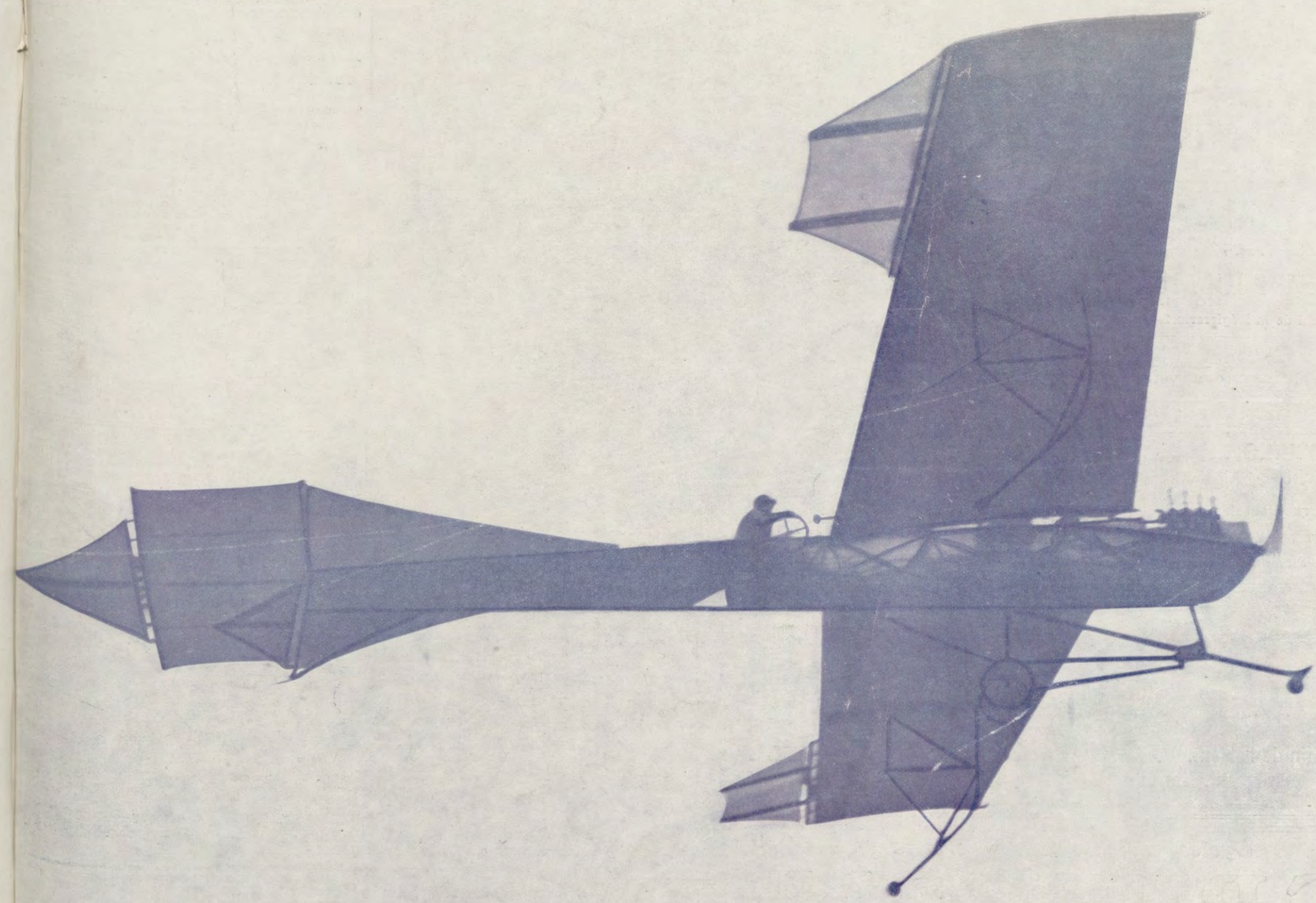
12e Année N° 560 — Le Numéro : 50 centimes. (Étranger : 60 centimes.) — 12 Juin 1909 — Tous les Samedis

LA VIE AU GRAND AIR

Dans ce Numéro : LE PRIX DE DIANE



Publications Pierre LAFITTE & Cie
JE SAIS TOUT :: FERMES ET CHATEAUX :: FEMINA
MUSICA :: LA VIE AU GRAND AIR :: ÉDITIONS D'ART
40, aven. des Champs-Elysées et 9, aven. de l'Opéra.

SOIXANTE-SEPT MINUTES DANS LES AIRS

Sur son monoplan, Herbert Latham vient de battre, à Châlons, le record français de durée, volant pendant 1 h. 7 m. 37 s.

(Voir page 376.)

Abonnt : *France 24 fr. — Étranger 28 fr.*
Les abonnés bénéficient de 2 fr. par an sur les acheteurs au numéro et reçoivent en plus gratuitement les numéros spéciaux, et de nombreuses primes.

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

FLIRT

PARFUM
ULTRA
PERSISTANT

ED. PINAUD

18, Place Vendôme . PARIS

POUR AVOIR CHANCE

BONHEUR, SANTÉ, RICHESSE
Écrivez au Profeur ADDO. *251. r. St-Denis. Paris.*

Gariel POULAILLERS

MOBILES

PARIS — 2, Quai de la Mégisserie, 2 — PARIS

---

si vous souffrez des **HÉMORROÏDES**
Prenez le matin dans un demi verre d'eau deux cuillerées de
RUBINAT LLORACH

FAUTEUILS mûs par la personne assise

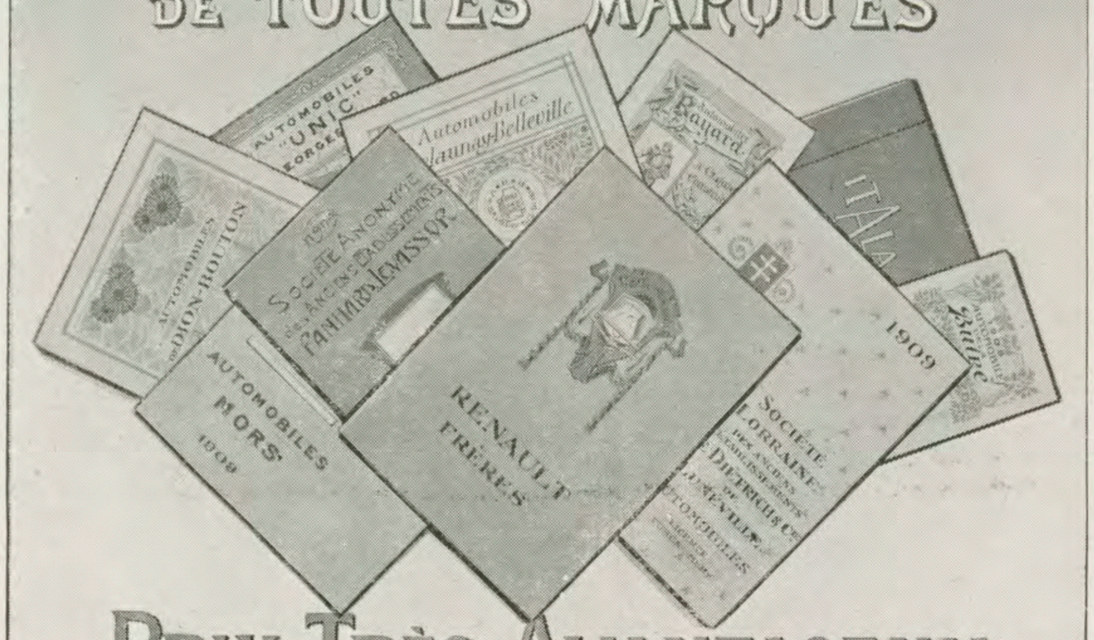
DUPONT

10, rue Hautefeuille
PARIS (VIe)
Téléphone 818-67
Envoi Fco du Catalogue
Aucune Succursale

BANQUE AUTOMOBILE

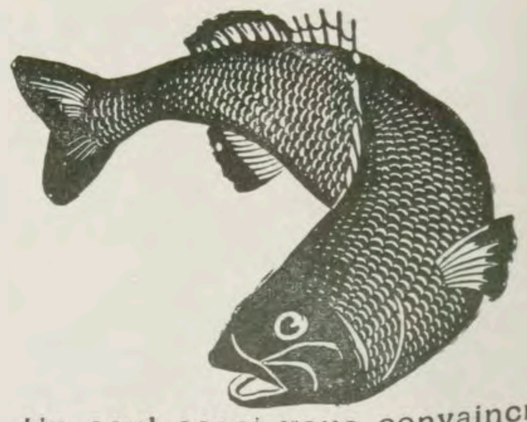
SES BUREAUX ET SES HALLS D'EXPOSITION
10. Rue de Castiglione. PARIS

VENTE D'AUTOMOBILES DE TOUTES MARQUES



PRIX TRÈS AVANTAGEUX

DEMANDEZ LE "GUIDE-AUTO"



Un seul essai vous convaincra de l'incontestable supériorité des

Engins de Pêche

vendus "AU PÊCHEUR ÉCOSSAIS"
47, Rue Joubert. PARIS.

Demandez le Catalogue illustré 1908-1909 et son Supplément envoyés franco

---

PRENEZ GARDE, Madame

vous commencez à grossir, et grossir, c'est vieillir. Prenez donc tous les jours deux dragées de **THYROÏDINE BOUTY**, *et votre taille restera ou redeviendra svelte. — Le flacon de 50 dragées est expédié franco par le* **LABORATOIRE** 1, Rue de Châteaudun, Paris, contre mandat-poste de 10f.
TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CERTAIN.
Avoir soin de bien spécifier : ***Thyroïdine Bouty.***

LA PLUS GRANDE MANUFACTURE DE

STORES

DEWEZ 210, RUE SAINT-DENIS **PARIS**

INSTALLATION COMPLÈTE de STORES pour Châteaux, Villas, Appartements, Magasins, Bureaux, etc.
POSE EN PROVINCE

SAVON BELFLOR

L.T. PIVER
PARIS

Orfèvrerie "CHRISTOFLE"

Une Seule et Unique Qualité
La Meilleure

Afin de l'obtenir **EXIGEZ** cette Marque et le Nom "**CHRISTOFLE**" sur chaque pièce.

L'ÉCONOMIE PAR LES PNEUS CUIRASSE CANNELÉE

DUNLOP

LA SÉCURITÉ PAR LES PNEUS FERRÉS CUIRASSE ARMÉE.

Cycles, Tricars, Trivoiturettes

GRIFFON

Cycles Griffon
Courbevoie (Seine)

DÉTAIL
22, Av. de la Gde-Armée.

POUDRE DENTIFRICE CHARLARD
Conservation, Blancheur des dents, Beauté éclatante des lèvres et de la bouche
Prix de la boîte, 2 fr. 50 franco.

EAU DENTIFRICE CHARLARD
Prix du flacon : 2 fr. 50
Pharmacie CHARLARD, 12, bd Bonne-Nouvelle

Ces deux produits, composés en 1765 par M. Charlard, prévôt du Collège des Pharmaciens de Paris jouissent depuis cette époque de la faveur du public ; ils rendent les dents très blanches sans attaquer l'émail. — Pharmacie CHARLARD, 12, Boulevard Bonne Nouvelle, PARIS.

ST. MORITZ-LES-BAINS

Haute Engadine Suisse

Altitude : 1.800 mètres. Station célèbre pour ses cures d'air des Hautes Alpes ; excellentes sources d'eau minérale ferrugineuse. Bains, Hydrothérapie. Station terminale de la ligne universellement connue de l'Albula. Prix très réduits au printemps et à l'arrière-saison.

Saint-Moritz est particulièrement recommandé pour séjour après les cures de Carlsbad ou de Tarasp-Schuls-Vulpera - Lawn-tennis, Golf-link

Les hôtes des hôtels soussignés ont le droit de participer à tous les concerts, soirées, etc. de ces quatre établissements. Voies d'accès : *a*) par Bâle-Zurich-Coire-Phusis et la ligne de l'Albula ; *b*) par Lindau-Coire-Phusis ; *c*) en poste par Landeck-Schuls-Farasp ou par le Stilfserjock et le Bernina ; *d*) en poste par Chiavenna à Ma oja. Pour prospectus (prière de demander le dernier n° 27) gratis, s'adresser aux directions des

HOTELS : KURHAUS — NEUES STAHLBAD — VICTORIA — DU LAC

Saison depuis le commencement de Juin à la fin de Septembre.

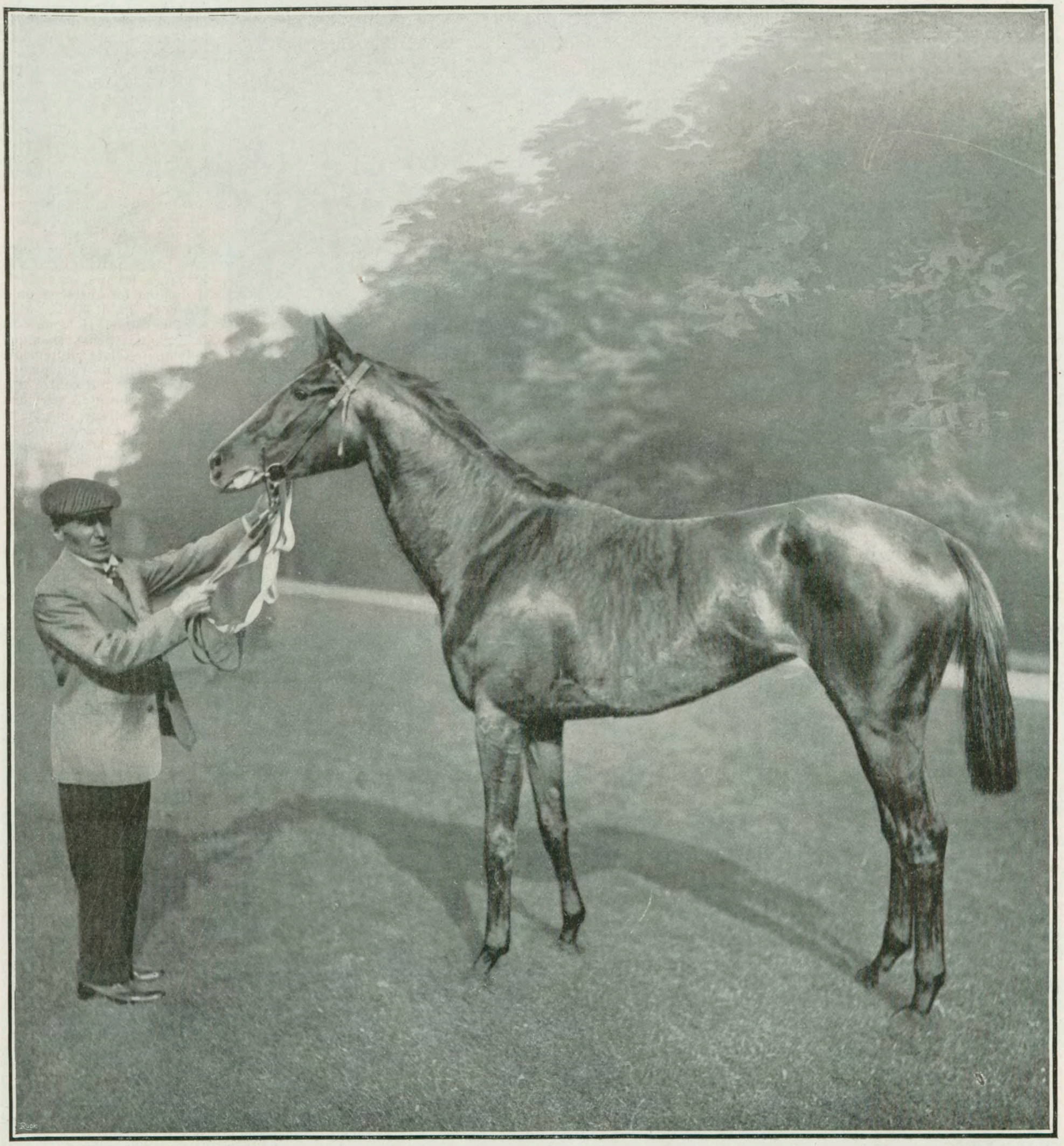
Tous droits de reproduction et de traduction sont réservés pour tous pays.
Published on june 12 th 1909. Privilege of Copyright in the United States reserved under the Act approved march 3rd 1905, by Pierre Lafitte et Cie.

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
Paris et Départ. 24 fr. — *Étranger* 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75
Les abonnés bénéficient de 2 fr. par an sur les acheteurs au numéro et reçoivent en plus gratuitement les numeros spéciaux.

12 Juin 1909 — N° 560
PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & Cie
90, avenue des Champs-Élysées, PARIS — Téléph. 528-64, 528-66, 528-68
Publicité : HUGUET-MINART & Cie, 11, boulev. des Italiens

PUBLICITÉ :
Pages d'Annonces, la ligne . . . 2 fr.
La page . . . . . 600 fr.
Encartage . . . . . 750 fr.



UNION, GAGNANTE DU PRIX DE DIANE

La gagnante du Prix de Diane a vraiment de qui tenir ; c'est la fille de deux vainqueurs du Grand Prix, Ajax et Andrée. Comme eux d'ailleurs, elle se montre très froide dans ses galops d'entraînement et ne donne sa mesure qu'en épreuve publique ; elle se livre alors avec une énergie et un courage remarquables qui la rendent dangereuse pour les meilleurs adversaires. Son propriétaire-éleveur, M. Edmond Blanc, avait déjà remporté le Prix de Diane en 1879 avec Nubienne, en 1904 avec Profane et en 1908 avec Médéah.

Voir l'article pages 384 et 385.

LA TRAVERSÉE DES ALPES EN BALLON

Le capitaine Spelterini, qui s'est fait une spécialité des ascensions au-dessus des Alpes, est en même temps un photographe des plus habiles, comme on peut en juger par les photographies qui illustrent cet article

Le capitaine Spelterini qui vient de donner à la Sorbonne, sous les auspices du Club-Alpin, une conférence sensationnelle accompagnée de projections, est un des plus anciens et des plus vaillants champions du sport aéronautique. Ses ascensions, commencées en 1883, atteignent aujourd'hui le chiffre respectable de 547. Plus de 1.200 passagers ont successivement accompagné le hardi pilote qui les ramena tous sains et saufs.

La carrière de l'aéronaute suisse, si féconde en résultats, le désigne à l'admiration des fervents, passionnés pour les grands problèmes de la navigation aérienne dont les progrès rapides confondent l'imagination. Il a su prouver par son exemple que le ballon sphérique libre, sans moteur, considéré à tort comme un vestige du passé, peut devenir, quand il est guidé par un pilote habile et audacieux, un engin d'investigation scientifique incomparable. Si vous considérez que malgré les améliorations de détail apportées à la construction des ballons, les frêles instruments demeurent toujours à la merci des vents contraires, vous constaterez la somme d'endurance et d'énergie nécessaire pour triompher de ces obstacles, surtout dans les pays montagneux, particulièrement exposés aux rafales.

Car le capitaine Spelterini ne s'est pas contenté de planer dans les airs au-dessus des plaines qui offrent des points d'atterrissage facile, mille ressources de confort et de sécurité. Il s'est attaqué à la montagne, il a franchi les Alpes, il a voulu étudier d'en haut les lois encore mal définies qui régissent ce domaine inaccessible. Et c'est l'alpiniste, en même temps que l'aéronaute, que le Club-Alpin a fêté dans cette séance inoubliable.

Il n'est point nécessaire d'avoir pratiqué soi-même assidument la haute montagne pour deviner les dangers de toutes sortes qui guettent l'homme en ces régions glacées, désertes, inhospitalières, où les plus forts d'entre nous ne s'aventurent qu'en tremblant, sous la conduite de guides spécialisés dans ce sport périlleux. Le piéton est armé contre les obstacles, il les aborde par en bas, prudemment, d'après un itinéraire repéré d'avance, et s'il tente une voie nouvelle, c'est à bon escient et seulement lorsqu'il est au mieux de sa forme. Vienne l'orage ou le brouillard, il peut gagner en hâte le refuge prochain ou se terrer dans un coin en attendant l'accalmie. Et cependant l'alpinisme demeure, aujourd'hui encore, un jeu redoutable, qui fait chaque année des victimes.

L'aéronaute, à première vue, parait privilégié. Il s'élève dans les airs, sans effort, il domine les obstacles qu'il observe, qu'il étudie d'un regard calme. Il ignore la fatigue et la peine. Mais que la tempête éclate subitement, qu'une saute de vent plaque son fragile esquif contre une muraille abrupte, sur une crête étroite, sur un glacier couturé de crevasses profondes, et c'est la catastrophe complète, irréparable, la lente et cruelle agonie, loin de tout secours humain.

Voilà dix ans que le capitaine Spelterini exécute les périlleuses traversées au-dessus des Alpes. Les premiers essais timidement commencés se sont poursuivis sans relâche jusqu'à ce jour, et c'est presque à coup sûr que le hardi pilote manie aujourd'hui sa frêle embarcation parmi les nuages, avant d'atterrir au point fixé.

Ces voyages ne constituent pas, d'ailleurs,

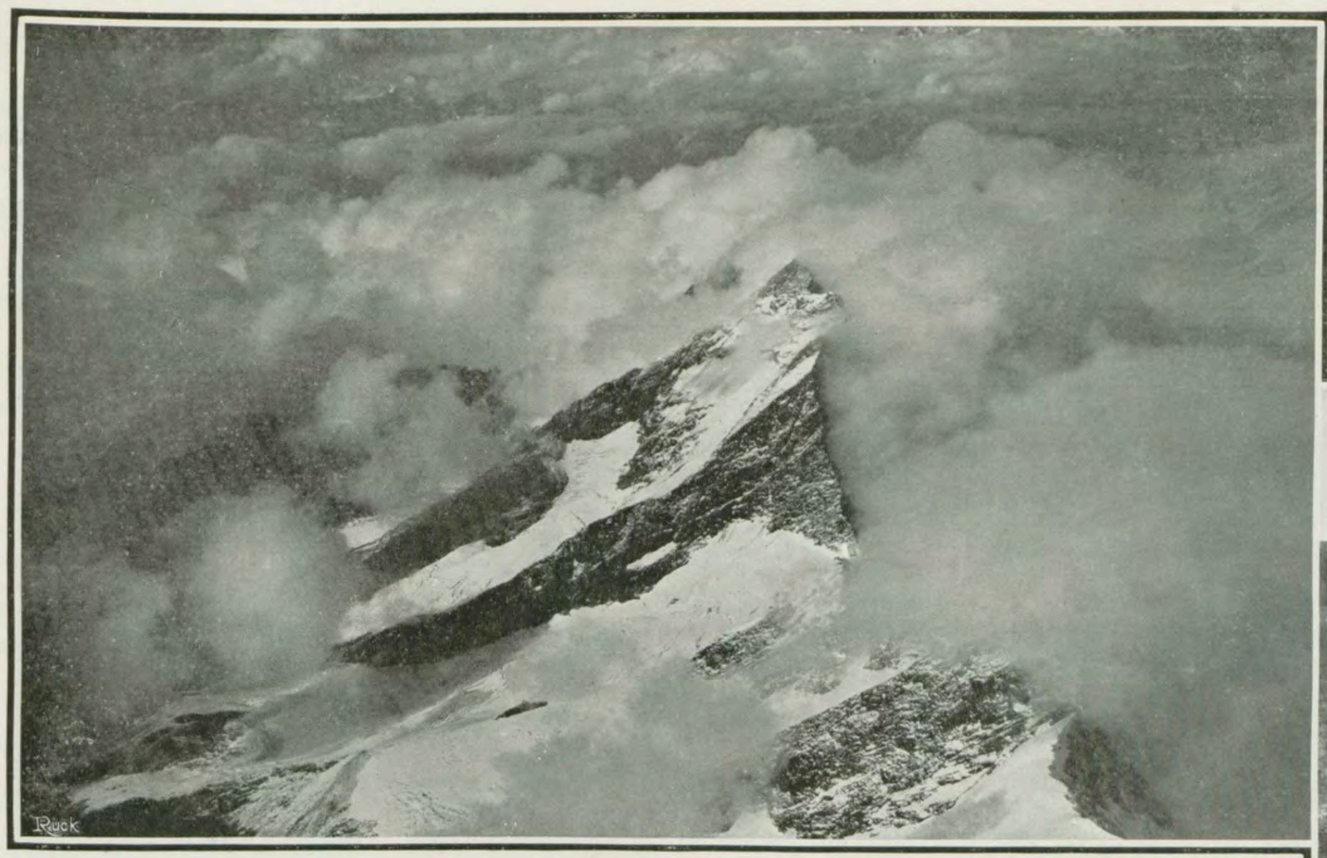
Zürich à 200 mètres.

Le capitaine Spelterini n'a pas fait moins de 547 ascensions au-dessus de la Suisse pendant lesquelles il a pris de merveilleuses photographies.

Par-dessus les Alpes.

Cette superbe photographie, dans laquelle on aperçoit le Gspaltenhorn, le Bietschhorn, a été prise de la nacelle du Sirius, *dans la traversée d'Interlaken à Brunnen, le 6 septembre 1908.*

spécialistes passionnés pour la question d'aéronautique. En lui fournissant l'occasion de se révéler devant le public parisien, le Club-Alpin, fidèle à ses traditions, a fait une œuvre utile qui mérite d'être louée par tous les amis de la montagne. Ce journal, voué à l'exaltation de la vie au grand air, se devait de présenter à ses lecteurs un homme qui pratique depuis vingt-cinq ans, sans tapage et avec une rare maîtrise, un sport délicat et rude, soumis aux plus légers caprices de la nature. HENRY SPONT.



A 4.000 mètres d'altitude.

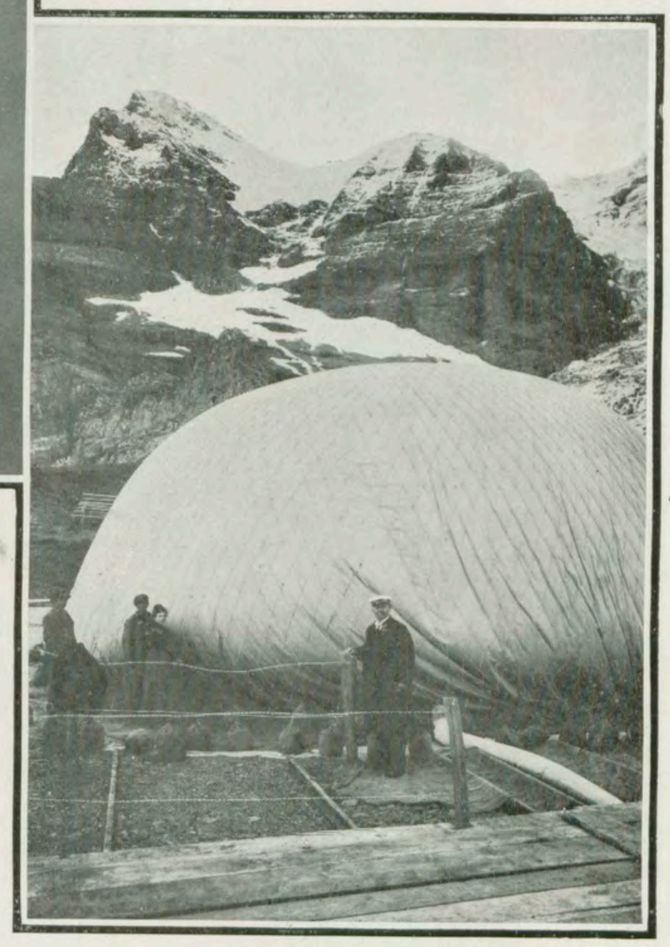
Cette mer de nuages, de laquelle émergent quelques sommets, c'est le Laquenhorn, pris à 4.000 mètres d'altitude.

uniquement un sport émouvant et les merveilleux spectacles qu'ils procurent ne font pas oublier les services qu'ils peuvent rendre à la science. L'aérostation étant intimement liée à la météorologie et à la physique, de nombreuses observations ont été recueillies sur la pression atmosphérique, la force et la direction des courants aériens, la répartition de la chaleur et de l'humidité, l'intensité de la lumière, l'état électrique des nuages, mille problèmes dont la solution échappe aux moyens d'investigation ordinaires.

En 1890, profitant de son séjour à Naples, le capitaine Spelterini fit deux ascensions au-dessus du Vésuve en pleine éruption et collabora, avec les professeurs Sernola et Palmieri, à une série d'études concluantes sur l'électricité atmosphérique.

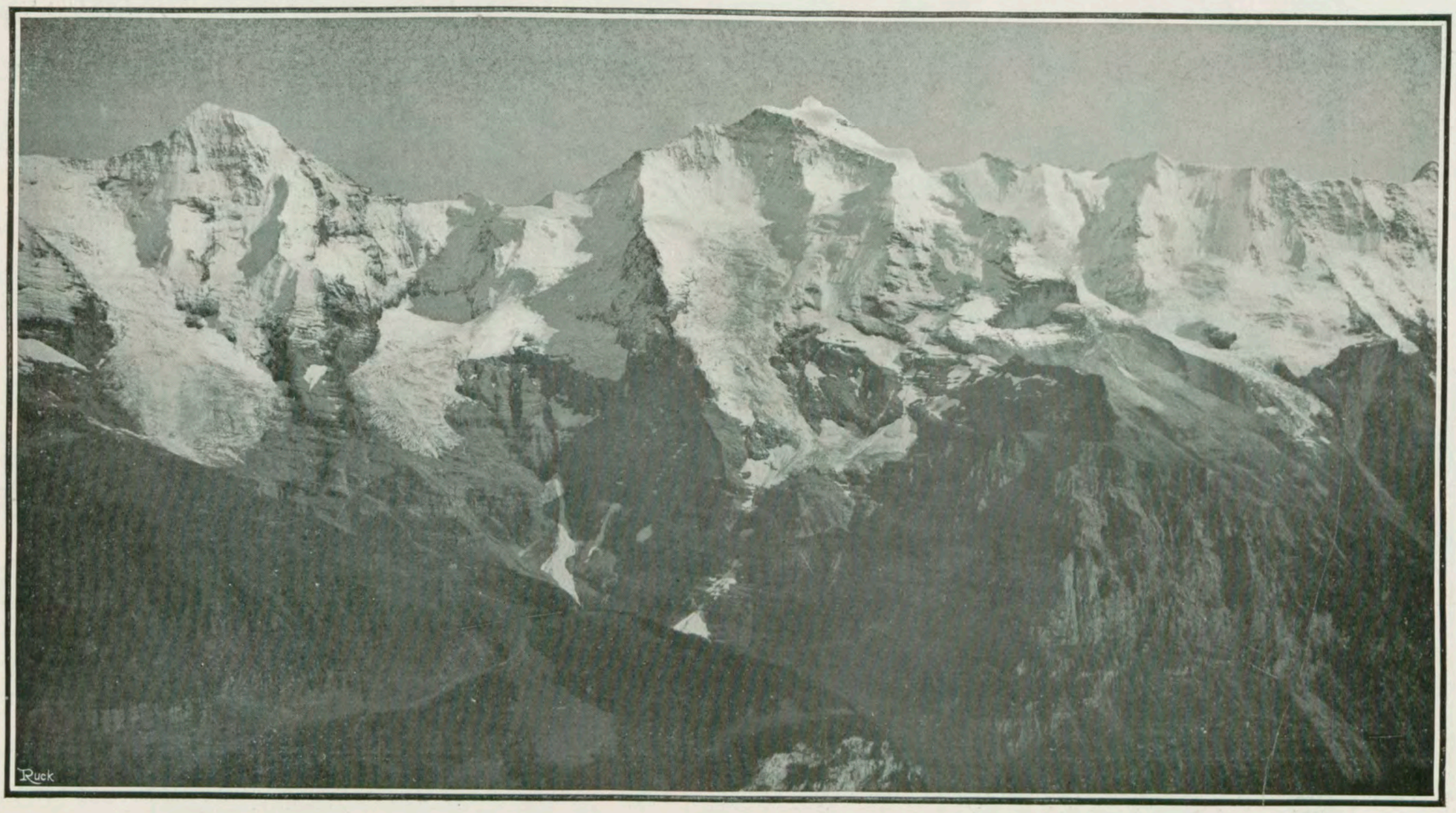
Entre temps, le capitaine Spelterini abandonna les Alpes pour exécuter de nombreuses et utiles ascensions en Egypte. Les égyptologues lui doivent aussi des observations curieuses, consignées en de doctes travaux. Enfin l'aéronaute nous annonce pour cet été la traversée du Mont-Blanc, le seul massif qui ait encore échappé à son objectif. Souhaitons qu'un égal succès couronne cette tentative audacieuse entre toutes.

Telle est, résumée en quelques lignes hâtives, la brillante carrière du capitaine Spelterini. Célèbre en Allemagne, en Italie, en Angleterre, en Belgique, il n'était connu en France que des



Un départ en pleine montagne.

Le gonflement du Stella *fut effectué, et le départ donné au glacier de l'Eiger (2.322 m.). Derrière on aperçoit la Jungfrau (4.166 m.).*



Devant la Jungfrau.

Dans la grande traversée d'Interlaken à Brunnen, les aéronautes passèrent devant le Mönch (à droite) et la Jungfrau (au centre), au-dessus les vallées de Lauterbrunnen et de Grindenwald.

LATHAM BAT LE RECORD DE DURÉE

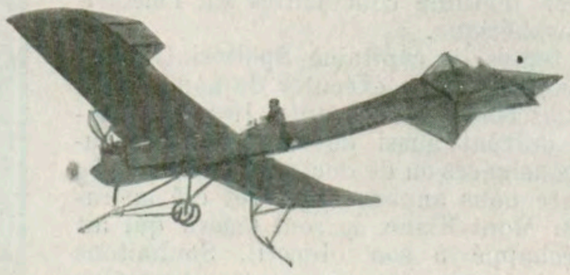
Sur son monoplan *Antoinette IV*, Herbert Latham vient de battre le record français de durée et de gagner le Prix Goupy

Herbert Latham.

Le champion du monoplan est âgé de 25 ans. Cousin de Jacques Faure, il l'accompagna dans son voyage Londres-Paris, en ballon, en 1905.

C'est le monoplan qui est le héros du jour. Ses deux apôtres fidèles, Blériot et Latham, continuent leurs expériences avec une semblable persévérance, quoique avec un inégal succès.

Samedi dernier, Latham partait pour un vol de longue durée, à 6 h. 40 du soir. Il s'élevait bientôt au-dessus des arbres, et, à une altitude variant de 15 à 45 mètres, il commençait à décrire d'immenses orbes. La pluie qui survint avec rage, contraignit l'intrépide aviateur à descendre, transi, trempé, à 7 h. 47 m. 37 s. Il était donc resté dans les airs pendant 1 h. 7 m. 37 s. Latham bat ainsi le record français de durée qui appartenait à Paul Tissandier avec 1 h. 2 m., depuis le 20 mai dernier. Sans la pluie, il comptait bien rester 2 heures en l'air et battre le record de Wright. Le lendemain, il couvrait 6 kilomètres en ligne droite, en pleine campagne, en 4 m. 13 s., gagnant le Prix Goupy et revenant ensuite au point de départ M. V.



Latham bat le record de durée.

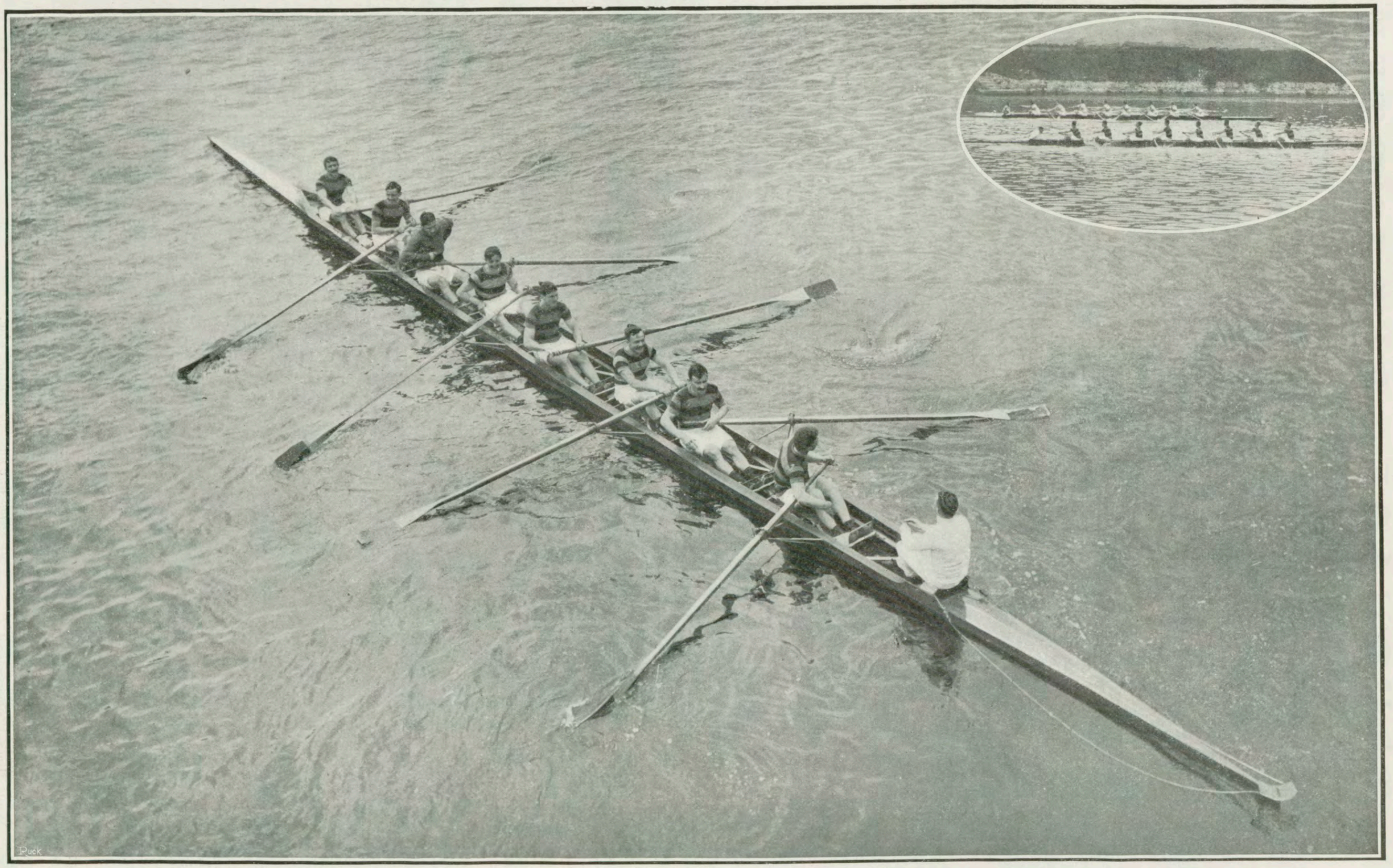
Samedi, à Mourmelon, Herbert Latham, sur son monoplan Antoinette IV, *muni d'un moteur Antoinette 8 cylindres de 50 chevaux, a volé pendant 1 h. 7 m. 37 s., battant le record de Tissandier. D'en bas, son collègue Sommer l'admire.*

Latham gagne le Prix Goupy.

Le lendemain, à la nuit, il enlevait le Prix Goupy, 5 kilomètres en ligne droite en campagne.

La Vie au Grand Air

LE MATCH A HUIT RAMEURS ROWING-MARNE



L'ÉQUIPE DU ROWING-CLUB DE PARIS, GAGNANTE DU MATCH

Le match annuel à huit rameurs Rowing-Marne s'est disputé dimanche, du pont de Billancourt au pont d Suresnes, pour la 27e fois. L'équipe du Rowing-Club de Paris a triomphé, battant la Société Nautique de la Marne par trois quarts de longueur, en 19 m. 5 s. Une réclamation déposée par la Marne pour avoir été a plusieurs reprises gênée dans son action, en particulier à la sortie du vieux pont de Sèvres, n'a pas été admise par le juge arbitre, M. Fleuret. Le Rowing Club a maintenant à son actif 14 victoires, contre 13 à la Marne.

LE TRUQUAGE DES MOTEURS

Comment sont établis les moteurs des voitures de course — En quoi ils diffèrent de ceux qui sont montés sur nos voitures de tourisme

On dit volontiers que les voitures et moteurs de course sont des monstres, c'est-à-dire des êtres spéciaux et anormaux, et les adversaires des épreuves de vitesse affirment que, puisqu'ils n'ont rien de commun avec les moteurs ordinaires, leur construction est inutile pour le progrès des véhicules de tourisme.

Il convient de voir en quoi consiste la « monstruosité » de ces moteurs. Après quoi, on conviendra qu'ils ne diffèrent pas tellement de leurs congénères de la route, qu'on ne puisse tirer de leurs essais des indications utiles à tous.

La voiture de course La voiture de course est ce que l'a faite le règlement.

Le règlement d'une épreuve, comme chacun sait, fixe quelques-unes des dimensions de la voiture (et nous prenons ce mot dimension dans son sens physique le plus général). Les autres s'en suivent.

Nous avons eu les règlements au poids maximum (Coupe Gordon-Bennett), à la cylindrée maximum (Coupe de l'Empereur), à la consommation limitée (Grand Prix 1907), à l'alésage maximum et poids minimum...

Il est facile de voir que presque tous ces règlements conduisent à un châssis le plus léger possible, sauf peut-être le dernier. On a intérêt, en effet, à diminuer le poids mort à véhiculer, et aussi à laisser disponible pour le moteur un poids suffisant. C'est donc surtout sur les caractéristiques du moteur que vont influer les règlements.

Le moteur de course Le constructeur va évidemment s'efforcer de produire un moteur doué de la plus grande puissance possible, et qui satisfasse aux conditions imposées par le règlement.

Il serait trop long d'examiner un à un les différents règlements. Bornons-nous à celui qui est en vogue à l'heure actuelle, et qui fixe l'alésage maximum des cylindres.

La puissance d'un moteur d'un alésage donné varie :

1° Comme le taux de la compression.

2° Comme la vitesse linéaire du piston.

Cherchons donc à réaliser de grandes compressions et de grandes vitesses linéaires du piston.

La compression Nous serons vite arrêtés, en ce qui concerne la compression, par des phénomènes d'auto-allumage, qui, avec l'essence, se produisent quand le taux de la compression dépasse 6 kilogr. 500. Nous agirons donc prudemment en nous tenant au voisinage de 6 kilogrammes.

La vitesse du piston La vitesse moyenne linéaire du piston est l'espace parcouru par le piston pendant une seconde. Si c est la course dudit piston, n le nombre de tours du moteur à la minute, la vitesse linéaire du piston aura pour expression :

$$2\,c \times \frac{n}{60} = \frac{n\,c}{30}.$$

Donc, deux moyens de l'augmenter : faire croître la course du piston, ou la vitesse de rotation.

On ne peut augmenter indéfiniment la dernière. On sait, en effet, que les masses animées de mouvements alternatifs engendrent des forces d'inertie dont l'effet se traduit sur le châssis par des trépidations. La vitesse limite est donc celle pour laquelle les divers organes du moteur auront une solidité suffisante.

Elle sera d'autant plus grande que les forces d'inertie mises en jeu seront plus faibles, c'est-à-dire que la masse des pièces à mouvements alternatifs (piston et pied de bielle) sera plus petite.

Le piston Il s'agit donc de construire un piston léger. On y arrivera en réduisant la hauteur à un minimum acceptable pour un bon guidage. On le munira au besoin d'un seul segment (Sizaire et Naudin) : l'étanchéité sera moins bonne, sans doute, mais la vitesse de rotation étant grande, les fuites resteront toujours petites.

Le piston sera ensuite aminci à l'extrême. On tournera ses surfaces intérieures, jusqu'à ne laisser à ses parois qu'une épaisseur d'un millimètre. On pourra même (cela a été fait) percer de trous ces parois pour enlever tout le métal inutile. Le fond du piston, auquel on donnera une forme de solide d'égale résistance, n'aura plus guère que deux millimètres à son centre.

On a, du reste, construit des pistons en acier embouti, plus résistant que la fonte. Mais leur graissage est plus difficile, et on est toujours obligé de laisser au fond une épaisseur suffisante pour que la chaleur puisse se diffuser et ne pas le faire rougir. L'axe du pied de bielle, aminci à l'extrême, sera percé, ce qui diminuera son poids sans nuire trop à sa solidité.

Enfin, la bielle elle-même sera amincie vers son pied : un acier à haute résistance, employé à sa fabrication, permettra de la rendre presque filiforme.

La distribution Notre moteur ainsi constitué pourra tourner vite. Il faut maintenant lui en donner les moyens.

Les tuyauteries, très larges, créeront le moins d'obstacle possible aussi bien à l'admission qu'à l'échappement. Les soupapes seront larges. Mais une soupape trop large se refroidit mal et se gondole sous l'action de la chaleur. Aussi emploiera-t-on plusieurs soupapes pour le même cylindre : le moteur de la voiturette Lion-Peugeot a trois soupapes d'échappement par cylindre.

L'allumage sera particulièrement intense. On placera la bougie au centre de la chambre de compression. Souvent même, on mettra plusieurs bougies par cylindre (moteur Delage du Grand Prix).

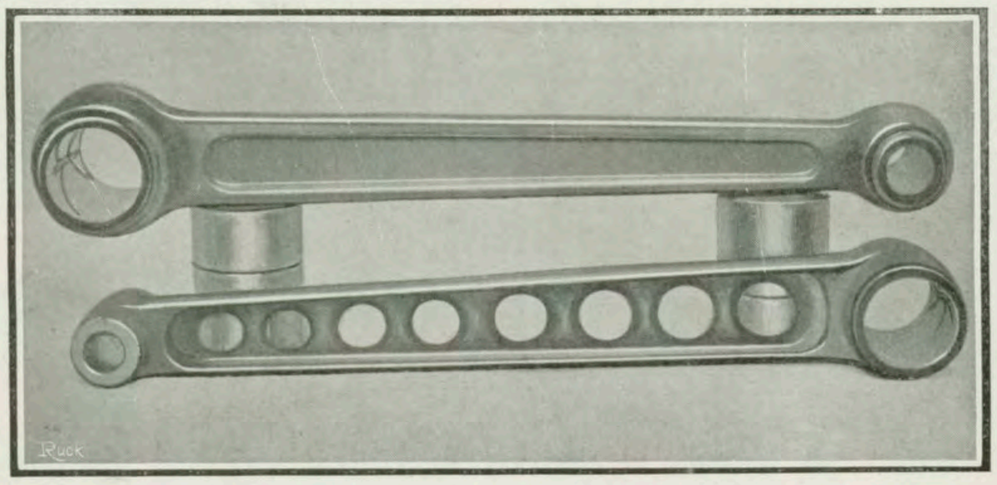
Enfin, les temps d'ouverture et de fermeture des soupapes seront judicieusement choisis : une grande avance à l'échappement (60°), un grand retard à la fermeture (20 ou 30°). L'admission ne s'ouvrira que 35° après le point mort supérieur, pour se fermer 20° et plus après le point mort inférieur.

Les longues courses La course du piston sera aussi très longue : on construit maintenant ses moteurs de 100 d'alésage et 250 de course, qui tournant à 1.500 tours donneront des vitesses de piston de plus de 12 mètres à la seconde, 45 kilomètres à l'heure !

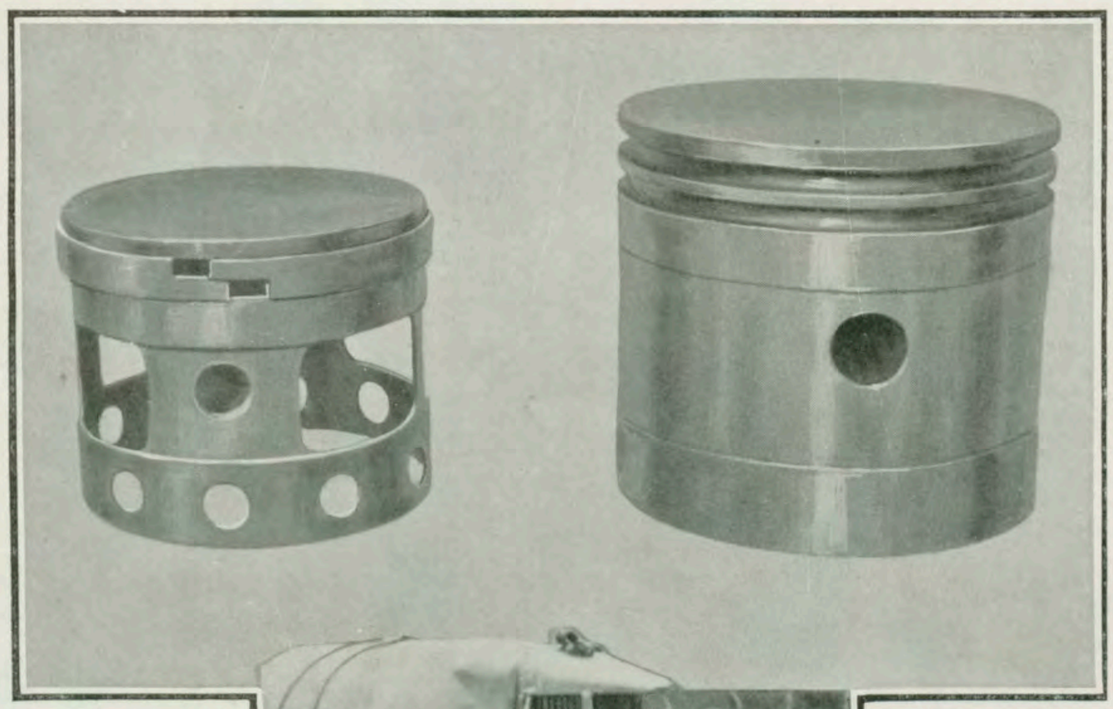
L'utilité de tels moteurs De tels moteurs ne conviennent évidemment pas aux voitures de tourisme. Mais leur influence se fait heureusement sentir sur la construction de celles-ci : comparez les moteurs actuels de voiturettes aux moteurs d'il y a 3 ans : vous verrez de combien leur course a été augmentée ! Et notre porte-monnaie s'en trouve bien, car, du même coup, le rendement est amélioré, et la consommation diminuée d'autant.

N'oublions donc pas, comme on a trop tendance à le faire aujourd'hui, que l'automobile est née de la course, et que c'est la course de vitesse seule qui l'a amenée au point de perfection où elle se trouve à l'heure actuelle.

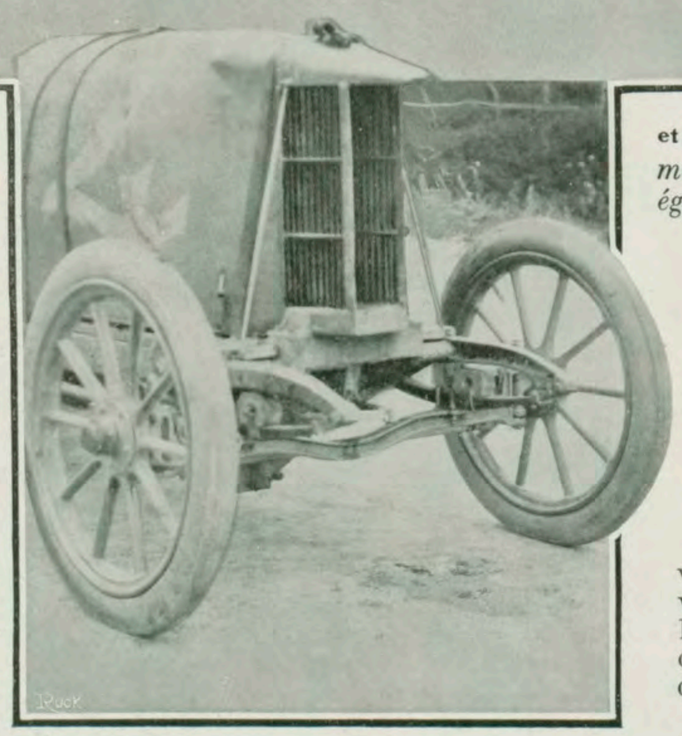
H. Petit.



Manivelle de course et manivelle ordinaire.
La bielle de course est percée de trous pour la rendre plus légère.



Piston de course et piston de route.
Le piston de course ne porte qu'un seul segment et il est également percé de trous.



L'avant d'une voiturette de course.
Les moteurs à longue course obligent à donner au capot une hauteur considérable.

BLÉRIOT A TOURY

La chance ne favorise pas les efforts incessants et courageux de l'apôtre du monoplan, mais il n'en reste pas moins fidèle à ses idées

BLÉRIOT vient de connaître, vivant, les honneurs du triomphe. Pour le fêter, toute une ville en liesse s'est unie dans un élan d'enthousiasme. Les sapins de Sologne reliés par des guirlandes de fleurs et de feuillages ont décoré les avenues. Des arcs de triomphe se dressèrent au coin des rues, d'où planaient, suspendus au-dessus des têtes, des aéroplanes schématiques et symboliques. Il s'agissait de célébrer, par l'érection d'un monument, le premier voyage aérien, aller et retour, en aéroplane, exécuté le 31 octobre de l'année dernière par le monoplan Blériot.

Malgré sa modestie, l'intrépide aviateur dut, pendant toute la journée, entendre son propre éloge répété par tous les orateurs, aussi bien à l'issue du banquet de 400 couverts qui lui fut offert à l'Hôtel de Ville, qu'à l'inauguration du stèle, qui, sur la place principale de la ville, commémorera son exploit.

Le monoplan XI, qui servit aux dernières expériences de Blériot, comporte quelques modifications sur les modèles précédents. Il est muni d'un gouvernail vertical à la partie supérieure. Le moteur Anzani de 5 cylindres 105/120 fait 25 chevaux à 1.600 tours et ne pèse que 69 kilos.

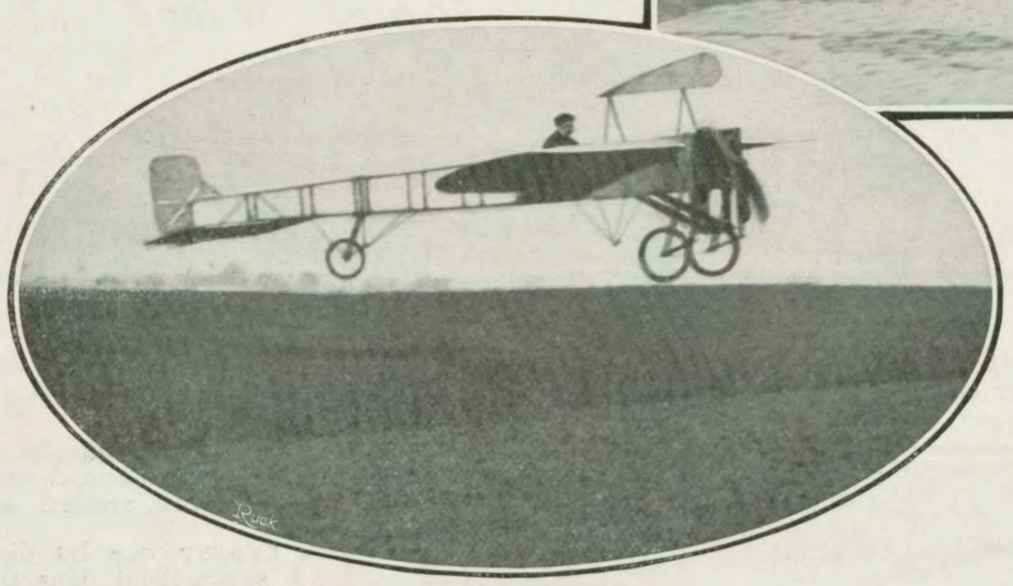
Pendant toute une semaine, Blériot s'est livré à une série d'expériences avec son nouvel appareil. Un essai fut tenté pour renouveler l'exploit du 31 octobre. Malheureusement une panne d'essence arrêta le moteur au-dessus de Château-Gaillard. Le réservoir fut rempli et l'aviateur revint à son hangar de Champ perdu, ayant couvert 14 kilomètres en plein vol.

Le lendemain, Blériot reprit ses expériences sur la route, mais, au moment du départ, par suite d'une fausse manœuvre, l'hélice vint heurter un talus au bord de la route et fut brisée. L'appareil, chargé sur une automobile, a été ramené à Paris où l'hélice sera remplacée. Infatigable, le lendemain, à bord de son monoplan XII, muni d'un moteur de 35 chevaux, Blériot s'enlevait par ses propres moyens à Issy, emmenant un voyageur. En présence de ces résultats, il reste plus que jamais partisan du monoplan, qu'il représentera dignement au meeting de Reims.

M V.

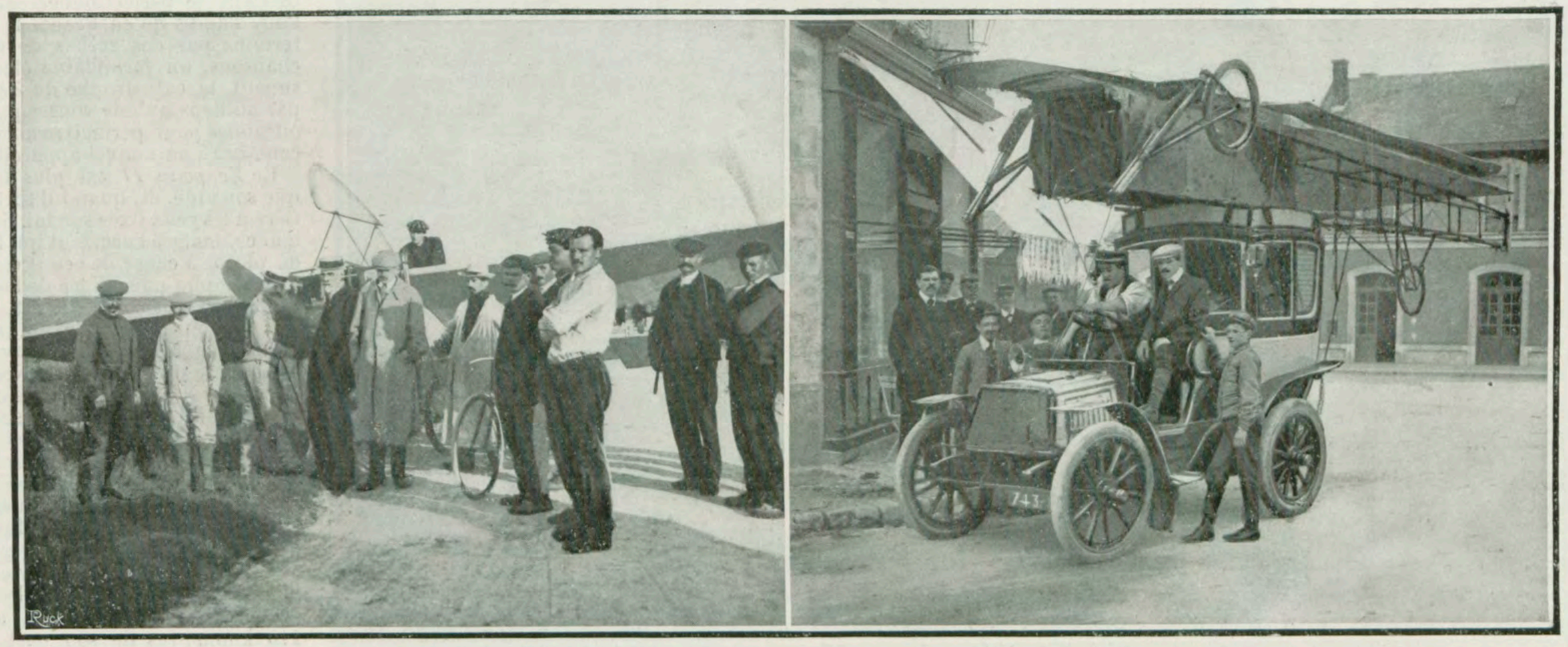
Toury en fête.

La petite ville de Toury s'était parée de fleurs et de guirlandes, pour fêter l'inauguration du monument commémoratif du premier voyage aérien circulaire. On aperçoit sur la photographie M. et Mme Blériot.



La rentrée au hangar.

Le monoplan Blériot XI rejoint son hangar, au-dessus des champs de Château-Gaillard. Tissu caoutchouté Continental.



Une expérience inédite.

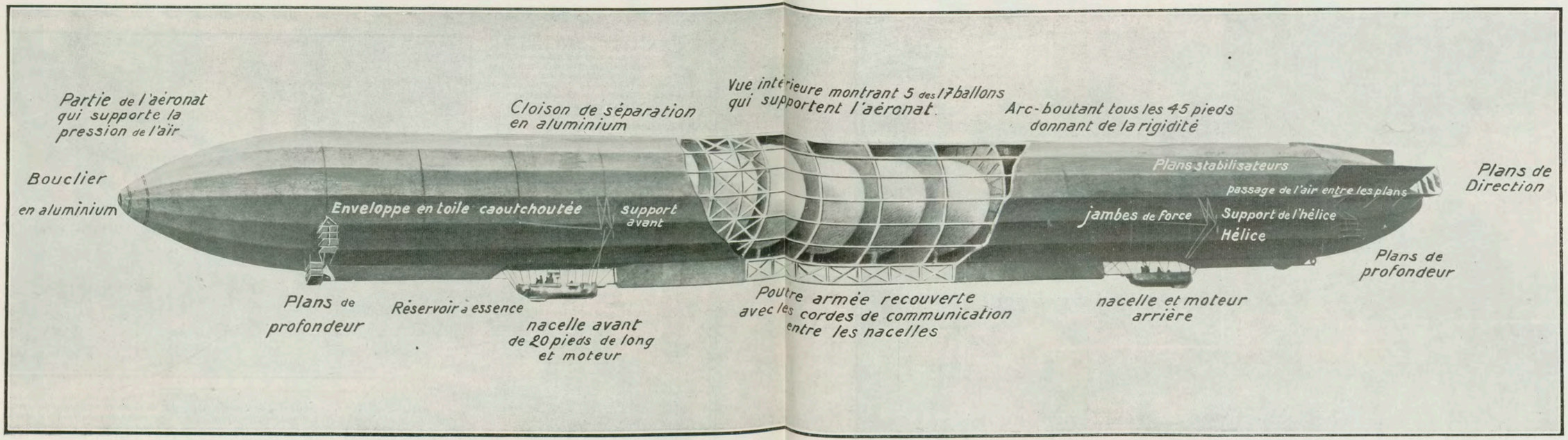
A plusieurs reprises, Blériot s'enleva sur la route même et fit des vols de plusieurs kilomètres.

Après la chute.

A la suite d'une fausse manœuvre, l'hélice heurta un talus qui bordait la route et fut brisée. L'appareil dut être emmené sur une voiture.

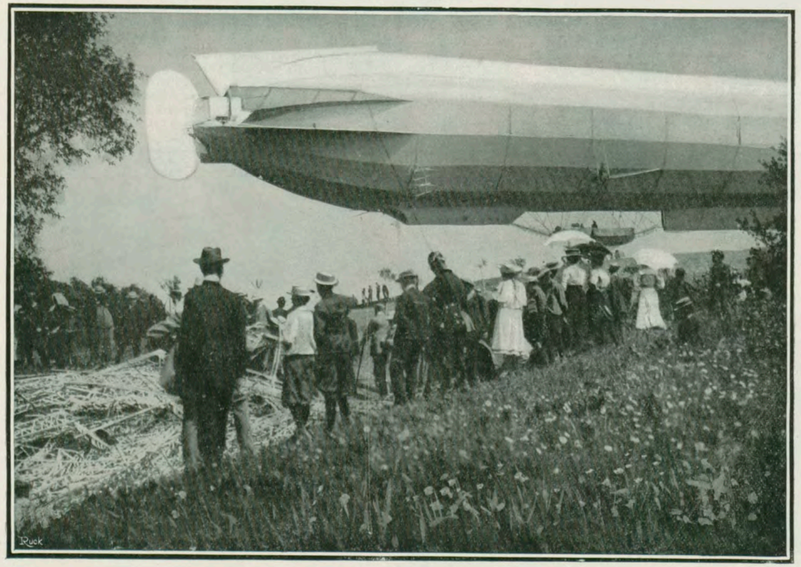
La Vie au Grand Air

LE TRIOMPHE ET LES MÉSAVENTURES DU *ZEPPELIN*


Partie de l'aéronat qui supporte la pression de l'air
Bouclier en aluminium
Cloison de séparation en aluminium
Vue intérieure montrant 5 des 17 ballons qui supportent l'aéronat.
Arc-boutant tous les 45 pieds donnant de la rigidité
Plans stabilisateurs
passage de l'air entre les plans
Plans de Direction
Enveloppe en toile caoutchoutée
support avant
jambes de force
Support de l'hélice
Hélice
Plans de profondeur
Plans de profondeur
Réservoir à essence
nacelle avant de 20 pieds de long et moteur
Poutre armée recouverte avec les cordes de communication entre les nacelles
nacelle et moteur arrière

Coupe de l'aéronat *Zeppelin* montrant la disposition de la carcasse et les 17 ballons indépendants qui la soutiennent.

L'aéronat Zeppelin *n'est pas constitué, comme on pourrait le croire d'après son aspect extérieur, par une enveloppe unique gonflée de gaz. Il comporte une carcasse rigide en aluminium, à l'intérieur de laquelle prennent place 17 ballons indépendants, gonflés d'hydrogène et séparés l'un de l'autre par des cloisons en aluminium. L'intervalle entre les ballonnets est rempli d'air. L'ensemble est recouvert d'une enveloppe en tissu caoutchouté Continental. Chaque nacelle contient un moteur actionnant deux hélices, placées à droite et à gauche du fuseau de l'aéronat, et dont les supports sont intimement reliés à la carcasse.*



Le *Zeppelin* après l'accident.

Au retour de son voyage de Friedrichshafen à Leipzig, le Zeppelin *vint se heurter contre un arbre à Goeppingen et démolit toute sa partie avant.*

Après un voyage de plus de 1.000 kilomètres qui a duré plus de trente-six heures, l'aéronat allemand, victime d'un accident d'atterrissage, est néanmoins rentré au port par ses propres moyens

PENDANT que les dirigeables français sommeillent dans leur hangar, ou se moisissent, dégonflés, dans le coin de quelque établissement militaire, l'Allemagne, qui ne fit que suivre d'abord le mouvement donné par la France, poursuit inlassablement le perfectionnement de sa flotte de l'air. Tandis qu'en France la fuite de *Patrie* se termina par des scènes de revue et par des chansons, un formidable élan d'enthousiasme suivait la catastrophe du *Zeppelin I*, et c'est par millions qu'une souscription recueillait les offrandes pour permettre au vieil inventeur de construire un nouvel appareil.

Le *Zeppelin II* est plus formidable encore que son aîné, et, quand il sort, l'Allemagne entière a les yeux fixés sur lui. Sa dernière performance, malgré l'accident qui faillit la terminer, ou plutôt à cause de cet accident même, a été un triomphe pour l'idée de l'aéronat à carcasse rigide ; on sait ce qu'elle fut. Parti à 9 h. 45 du soir de son hangar de Manzell, sur le lac de Constance, le *Zeppelin II*, avec huit personnes à bord, se dirigea vers le Nord. Il passait au-dessus de Nuremberg, de Bayreuth, de Leipzig et arrivait le lendemain soir à 7 heures à Bitterfeld, à 120 kilomètres de Berlin où, sur la foi d'une dépêche, plus tard reconnue fausse, la population toute entière l'attendait.

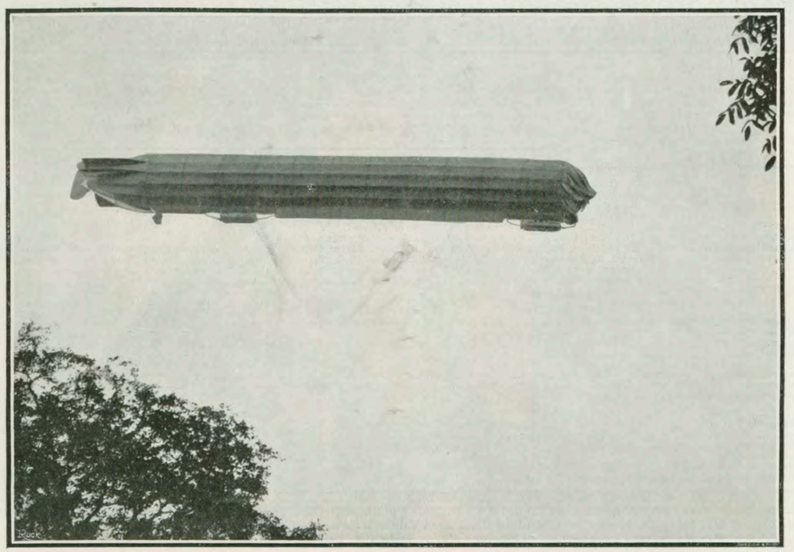
L'empereur et sa famille étaient déjà sur le terrain de manœuvres et ce fut une déconvenue, quand on apprit que le gigantesque aéronat avait viré de bord et ne viendrait pas, cette fois, visiter la capitale. Le lendemain matin, à 10 heures, il se trouvait à Goeppingen, à 110 kilomètres de son port d'attache. Manquant de lest et obligé de voyager très près de terre, il vint se heurter contre le faîte d'un arbre et eut son avant défoncé. Il fallut atterrir et dans les conditions qui semblaient les plus défavorables pour un ballon du type rigide. Le vent s'élevait et on pouvait craindre le retour de la catastrophe de l'an dernier. Mais le vieux comte Zeppelin ne désespéra de rien. Une équipe d'aérostiers militaires fut appelée en toute hâte, les deux ballonnets avant furent supprimés, une nouvelle plaque d'aluminium disposée à l'avant et recouverte d'étoffe, le moteur de la nacelle avant enlevé et le 4e jour, à 3 heures du soir, le *Zeppelin*, à petite allure, et à une faible altitude, reprenait le chemin de son port d'attache. Il devait faire escale à Schemmenberg, pour se ravitailler en hydrogène ; il en repartait à minuit, et enfin, à 6 heures du matin, le 5e jour, il pouvait réintégrer son hangar de Manzell, comme l'oiseau touché par le plomb du chasseur regagne son nid, blessé, amputé, mais vivant.

Ainsi, l'aéronat allemand a accompli un voyage de près de 1.200 kilomètres, il est resté une première fois plus de 36 heures dans les airs et, après avoir atterri en pleine campagne et subi une réparation, il tenait encore pendant 12 heures l'atmosphère. Que sont, à côté de cette magnifique performance, les raids de nos dirigeables ? Le plus long voyage fut celui de *Patrie*, de Chalais-Meudon à Verdun, 240 kilomètres en 6 h. 45.

Comme me le disait précisément M. Henri Kapferer, l'éminent ingénieur du *Ville-de-Paris*, il serait à souhaiter de trouver en France pour les travaux aéronautiques un peu de l'appui que les pouvoirs publics et la nation entière prodiguent en Allemagne. Cela vaudrait mieux que cette honte, pour notre pays si libéral, berceau de l'aéronautique, de tendre des guet-apens fiscaux et autres aux étrangers qui atterrissent en France.

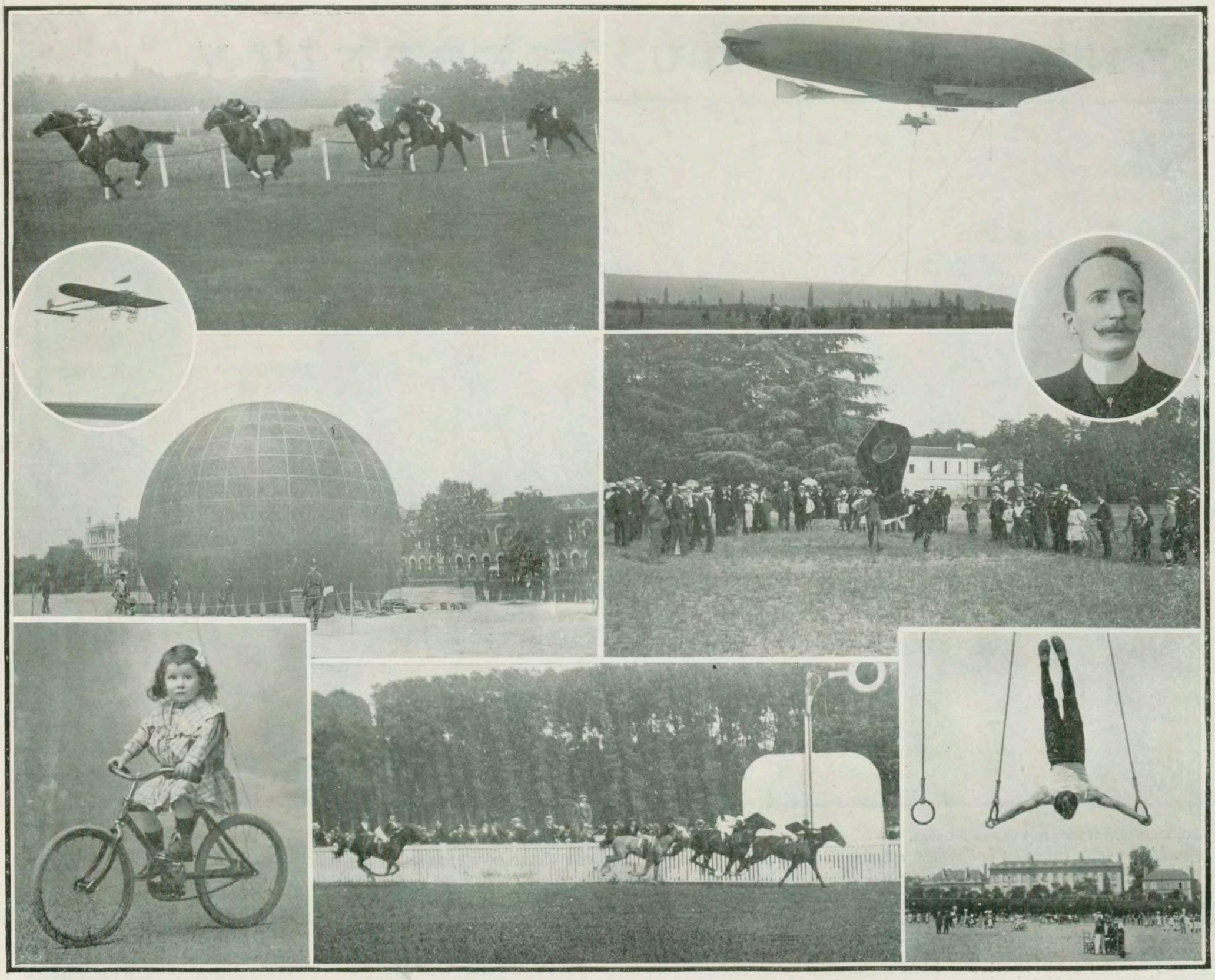
Cette étrange manière de faire, qui ne se justifie par rien, nous fera le plus grand tort moral et matériel.

MARCEL VIOLLETTE.



Le *Zeppelin* tronqué retourne à son port.

Amputé de toute la partie avant, avec deux ballonnets en moins et un seul moteur, le Zeppelin *put regagner son port d'attache par les moyens du bord.*



1. Le Prix des Acacias, couru le 3 juin à Longchamp, gagné par Chulo (Ch. Childs), à M. Henriquet. — 2. Le nouveau dirigeable Russie, *que MM. Lebaudy frères viennent de livrer au gouvernement russe. — 3. Le monoplan Blériot au-dessus de la route d'Artenay. — 4. G. Breittmayer, gagnant du tournoi international de fleuret de Nancy. — 5. La première ascension en Turquie, MM. Turot et Barbotte ont traversé le Bosphore. — 6. Un concours de cerfs-volants à Bordeaux. — 7. Le plus jeune cycliste de France, le jeune Chasseloup, de Tours (28 mois). — 8. Le Prix Ajax couru le 5 juin à Maisons-Laffitte, gagné par Moulins la Marche (Ch. Childs), à M. Lieux. — 9. Une croix équilibrée par Coussy au Concours annuel de gymnastique d'Angers.*

Principaux Résultats sportifs du 29 Mai au 6 Juin

AÉRONAUTIQUE

Samedi 29 Mai. — Parc de Saint-Cloud. — *Concours de longue distance de l'Aéro-Club.* — Classement au 1er juin 1909 des 13 champions. — 1re catégorie (ballons de « petit cube ») : 1. A. Leblanc (Cythère, 600 mètres cubes), 612 kilomètres; 2. Henry Kapferer (Astra III, 600 mètres cubes), 588 kilomètres; 3. E. Dubonnet (Ariane III, 450 mètres cubes), 532 kilomètres, etc. — 2e catégorie (cubes moyens) : 1. Edouard Bachelard (Oural, 900 mètres cubes), 641 kilomètres; 2. Jacques Delebecque (Oise, 900 mètres cubes), 596 kilomètres; 3. Jean de Francia (Moucheron, 900 mètres cubes), 555 kilomètres.

ATHLÉTISME

Dimanche 6 Juin. — Jardin du Palais-Royal. — *Quatrième journée des armes de combat.* — Epée. — Poule des Etrangers, finale : 1. Osorio; 2. baron de Eynde; 3. Martineau.

Sabre. — Challenge des jeunes sabreurs : 1. L. Renaud; 2. Manetti; 3. Marnat.

Pistolet. — Finale : 1. Commandant Ferrus, 8 points 1/2.

Revolver. — Finale : 1. Commandant Ferrus, 2.921 points.

La soirée annuelle du *Cirque d'amateurs Molier* qui clôture toujours avec tant d'éclat la série des grandes réceptions mondaines est fixée au vendredi 2 juillet. La répétition générale sera donnée le mardi 29 juin.

CYCLISME

Dimanche 6 Juin. — Parc des Princes. — *Match Parent-Walthour-Darragon en 3 manches :* 1. Parent, 80 kilomètres; 2. Walthour, 76 kilom. 700; 3, Darragon, 29 kilom. 236.

Match Friol-Major Taylor-Poulain : 1. Friol, 4 points; 2. Poulain, 6 points; 3. Major Taylor, 8 points.

Dimanche 6 Juin. — Calais. — *Paris-Calais* (300 kilomètres). Amateurs : 1. Moncorge, en 11 h. 52 m. 30 s.; 2. Wertz, à une longueur; 3. Chocque, à une longueur.

Coureurs de 4e catégorie : 1. Menager, en 11 h. 23 m.; 2. Pardon; 3. Lacot.

Coureurs de 3e catégorie : 1. Maitron, en 11 h. 12 m.; 2. Christophe, à une roue; 3. Fleury.

HIPPISME

Mardi 1er Juin. — Enghien. — *Steeple-chase annuel d'Enghien* (4.500 mètres, 25.000 francs) : 1. Falsacappa, au baron Pierre de Langlade (A. Benson); 2. Nansouck, à deux longueurs et demie; 3. Antinoüs, à trois quarts de longueur. P. M. : gag., 182 francs; pl., 41 fr. 50, 47 francs, 20 francs.

Jeudi 3 Juin. — Longchamp. — *Prix des Acacias* (2.400 mètres, 25.000 francs) : 1. Chulo, à M. A. Henriquet (Ch. Childs); 2. Percy, à cinq longueurs; 3. Vol au Vent II, à quatre longueurs. P. M. : gag.. 27 fr. 50; pl., 17 francs, 38 francs.

Vendredi 4 Juin. — Maisons-Laffitte. — *Prix Ajax* (2 200 mètres, 20.000 francs) : 1. Moulins la Marche, à M. J. Lieux (Ch. Childs); 2. Negofol, à deux longueurs; 3. King's Love, à trois longueurs. P. M. : gag., 52 fr. 50; pl., 16 fr. 50, 13 francs.

Samedi 5 Juin. — Saint-Ouen. — *Prix Loutch* (3.800 mètres, 10.000 francs) : 1. Sosthène, à M. Ch. Liénart (A. Carter ; 2. Pretty Alice, à cinq longueurs ; 3. Sophora, à cinq longueurs. P. M. : gag., 33 francs; pl., 21 francs, 20 francs.

Dimanche 6 Juin. — Chantilly. — *Prix de Diane* (2.100 mètres, 50.000 francs) : 1. Union, à M. Edmond Blanc (G. Stern); 2. Philosophy, à une encolure; 3. Messaouda, à une longueur et demie. P. M. : gag., 26 francs; pl., 20 francs, 84 francs, 54 francs.

Milan. — *Grand Prix Ambrosien* (2.100 m., 100.000 fr.) : 1. Mystificateur, à M. E. Veil-Picard (J. Jennings); 2. Uakamba, à deux longueurs; 3. Fiorina, à trois longueurs.

YACHTING

Dimanche 6 Juin. — Meulan. — *Coupe de la Vie au Grand Air :* 1. Méran.

Dimanche 6 Juin. — *Match à huit rameurs Rowing contre Marne.* — Billancourt-Pont de Suresnes — 1er Rowing-Club de Paris, par trois quarts de longueur, en 19 m. 5 s.

La multiplicité des events, que l'actualité impose au premier plan, ne permet pas à la *Vie au Grand Air* de s'occuper de certains sports, qui ont cependant des adeptes fervents. Nous recommandons donc à ceux de nos lecteurs qui s'intéressent aux sports suivants :

Golf — Tir au pistolet — Chasse à tir — Pêche — Polo — Tir aux pigeons — Chasse à courre — Yachting-Coaching

notre publication : FERMES ET CHATEAUX, qui paraît le 1er de chaque mois et qui suit toutes les manifestations relatives à ces sports. Nos lecteurs trouveront également dans *Fermes et Châteaux* des articles sur toutes les questions susceptibles d'intéresser les amateurs de chevaux et de chiens ; de belles études sur les jardins et les parcs, les fleurs et les fruits ; les installations de châteaux, de fermes et de villas ; l'aviculture ; en un mot, sur tout ce qui concerne la vie à la campagne.

L'abondance des matières nous force à remettre au prochain numéro le compte rendu illustré des Championnats de France de tennis et de la Coupe de Yachting de la *Vie au Grand Air*.

LES COUPES DE LA *VIE AU GRAND AIR*

Les Coupes de la *Vie au Grand Air*, dont la plupart sont maintenant devenues classiques, sont une preuve de l'intérêt que notre revue porte à tous les sports

Depuis 1902 où notre directeur Pierre Lafitte offrit les premières Coupes de la *Vie au Grand Air*, celles-ci ont donné lieu à de beaux combats. Plusieurs, même, ont disparu de notre horizon. Un jour, un vaillant athlète, une courageuse sportswoman, s'en sont emparés ; pendant douze mois, ils les ont défendues contre toute attaque et, l'année révolue, vainqueurs une fois encore, ils les ont emportées, glorieux butin de leur victoire.

Nous voici maintenant en pleine saison sportive et nous allons assister aux luttes pour la possession des autres Coupes qui restent en compétition.

Dimanche dernier, le Cercle de la Voile de Paris faisait disputer à Meulan la Coupe de Yachting. Cette originale épreuve où le temps est pris à partir de l'instant où le pilote quitte la rive jusqu'au moment où il y revient a été gagnée par *Montjoie* à M. Méran.

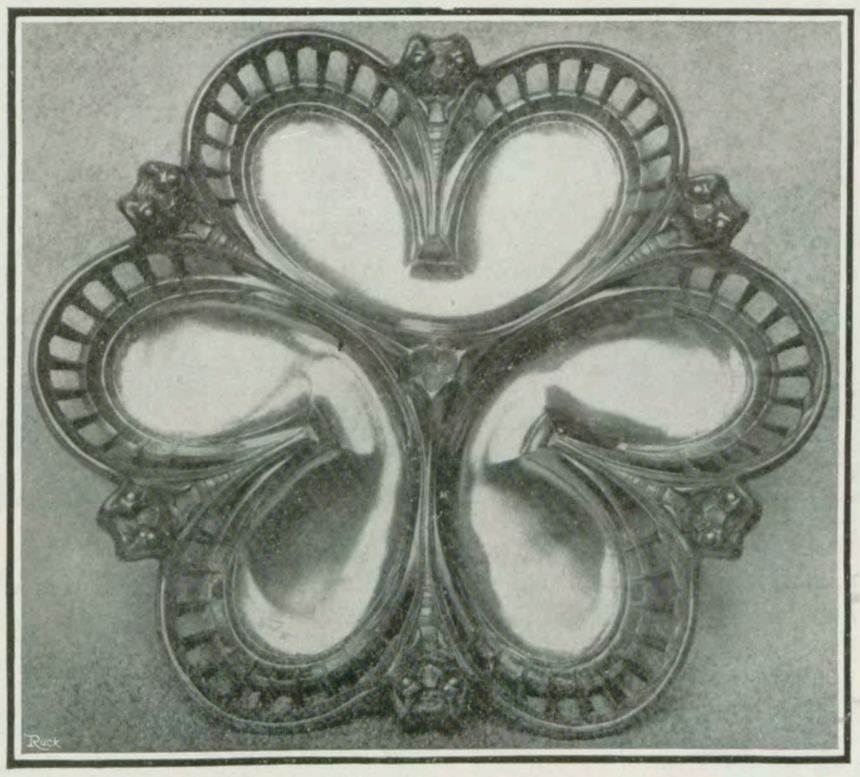
Dimanche prochain, à la réunion des Régates internationales, sera couru le Challenge à 4 rameurs, construction libre, qui fut gagné l'an dernier par la Société Nautique de la Basse-Seine.

Les cyclistes ont à se disputer deux Coupes : la première est celle du Tour de France, qui a été mise à nouveau en compétition l'an dernier. Elle revint, cette fois, à Petit-Breton. La disputera-t-il cette année ? on ne sait pas encore. L'abstention du team Peugeot dans l'épreuve — jusqu'à aujourd'hui du moins — rend la chose douteuse. L'autre est celle du kilomètre par équipes pour amateurs, c'est une course poursuite qui se dispute au Vélodrome Buffalo et qui revint l'an dernier à la France athlétique et sportive.

Deux coupes de tennis figurent au programme : une double messieurs, par équipes de clubs, la « Raquette d'or », disputée à Houlgate et remportée par le Sporting Club d'Houlgate avec Decugis et Wyllie ; une simple dames, pour les courts du Lawn-Tennis Club d'Etretat.

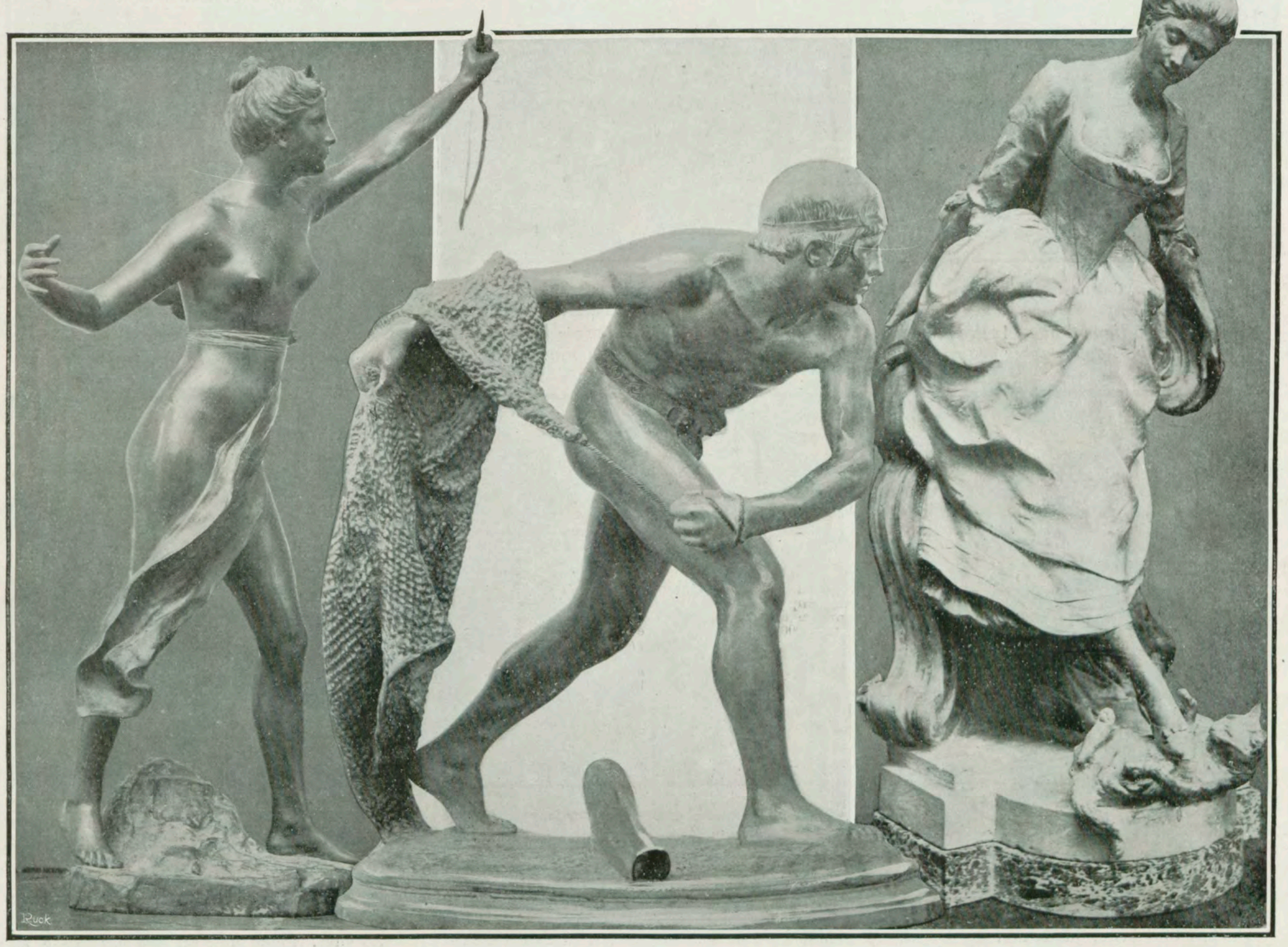
Deux, enfin, ne seront au programme que l'hiver prochain : le Challenge des Novices, qui reviendra au novice ayant obtenu le plus de victoires par knock-out au Wonderland, et le Challenge de l'heure pour patineurs qui se courra au cours du meeting du Club des Patineurs. Puissent les athlètes mettre autant d'empressement à les disputer que nous avons eu de plaisir à les leur offrir.

M. V.



La Coupe de la Raquette d'Or.

Cette coupe en vermeil, cire perdue, signée Bugatti, est confiée au club vainqueur.



Diane chasseresse.

Par Henri Levasseur, challenge interclubs du kilomètre avec entraîneurs.

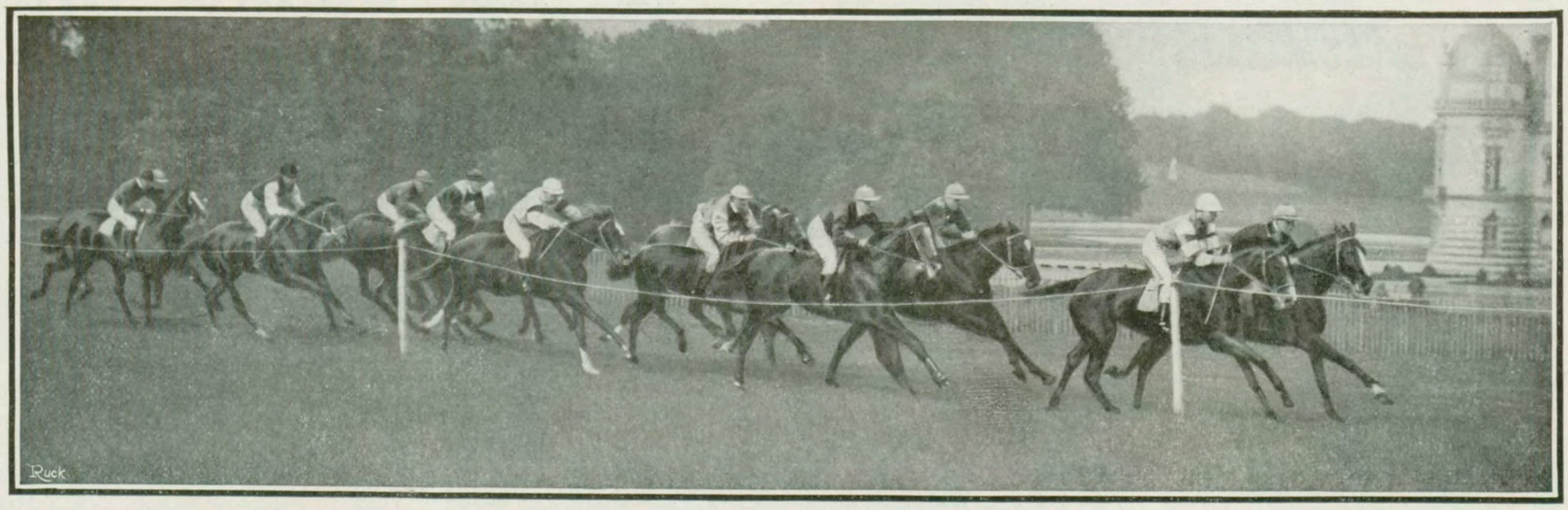
Le Rétiaire.

Par Tony Noël, challenge à 4 rameurs, construction libre.

Les Deux Amis.

Par Allouard. challenge pour la course du Tour de France.

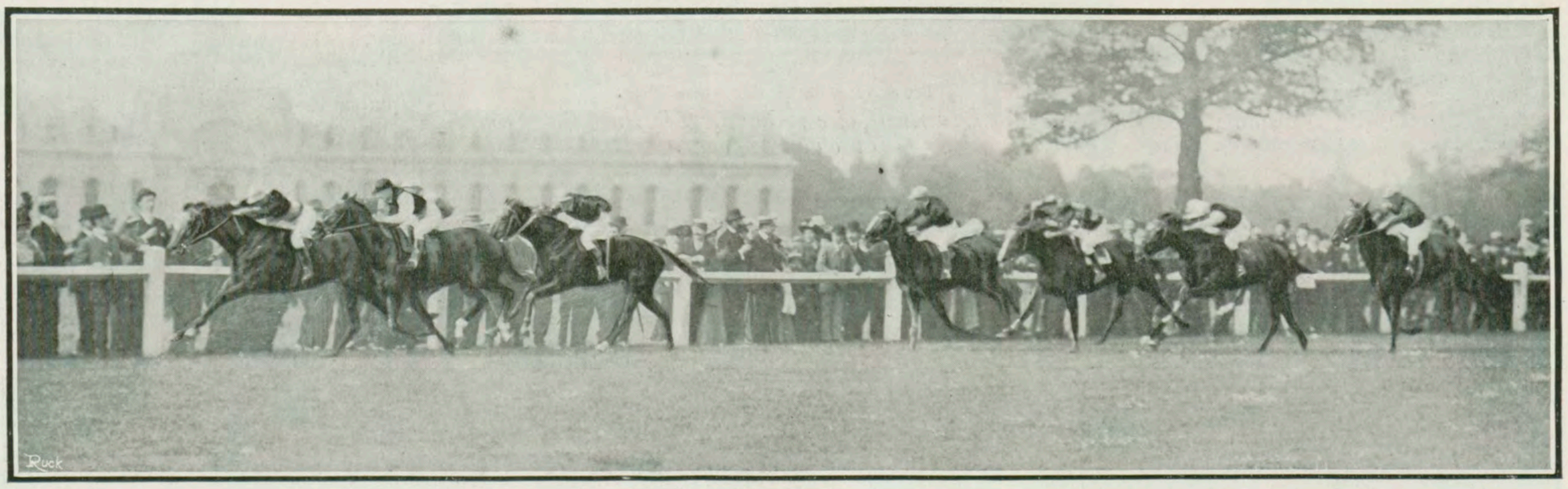
LE PRIX DE DIANE



Gyrsa et Valdivia Philosophy Mademoiselle Bon Dorna Silver Streak Reine d'Espagne Messaouda Union Ronde de Nuit Azalée

Le Prix de Diane, 50.000 francs, 2.100 mètres. (Chantilly, 6 Juin) — Au tournant du château.

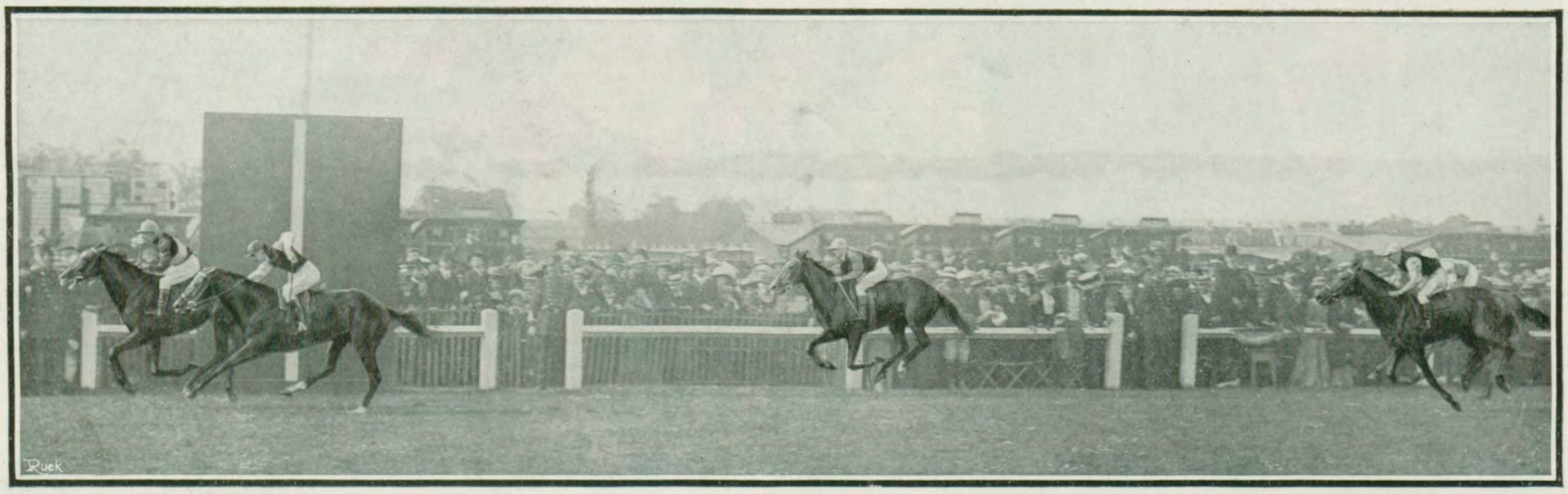
Dès le lever des rubans. Reine d'Espagne, Union et Ronde de Nuit se sont élancées les premières; mais Azalée n'a pas tardé à venir prendre la tête aux côtés de Ronde de Nuit, tandis qu'Union et Messaouda suivaient en seconde position. Philosophy est aux derniers rangs.



Union Philosophy Ronde de Nuit Messaouda Azalée Rose de Flandre Valdivia Mademoiselle Bon

A 400 mètres de l'arrivée.

A l'entrée de la ligne droite, Azalée lâchait pied; Union venait aussitôt attaquer Ronde de Nuit qui se rendait sans lutte; c'est à ce moment que Philosophy, après avoir traversé tout le peloton, se rapprochait d'Union que Stern poussait vigoureusement vers le poteau.



Union Philosophy Messaouda Valdivia Ronde de Nuit

Le passage au poteau.

Après avoir pris très nettement le meilleur, Philosophy commençait à baisser de pied, tandis qu'Union, se livrant avec un courage remarquable, regagnait peu à peu sur sa rivale et passait le poteau avec une encolure d'avance. Messaouda troisième à 1 longueur 1/2. Valdivia quatrième.

Il s'en est fallu de bien peu, d'une encolure tout juste, que la fameuse tradition des outsiders gagnantes du Prix de Diane pût ajouter un fleuron de plus à sa collection. Dès le milieu de la ligne droite, la lutte était circonscrite entre Philosophy, un formidable outsider à 65 contre 1, et Union, la principale représentante de l'écurie Edmond Blanc, partie seconde favorite à 23 contre 10. A un moment même, environ à 150 mètres du poteau, Philosophy avait pris nettement l'avantage, et il a fallu toute l'énergie endiablée de Stern et le courage merveilleux de la jument pour revenir gagner la course en s'assurant une encolure au passage du winning post.

En effet, Ronde de Nuit n'a pas existé au moment de l'effort final ; après avoir pris un bon départ, elle a mené toute la course, accompagnée par une des représentantes de la coalition Edmond Blanc, Azalée, qui ne lui a permis de ralentir le train à aucun moment du

La Vie au Grand Air

LE PRIX DE DIANE

parcours; et, lorsqu'un peu après le dernier tournant, Union, qui s'était toujours tenue en seconde position, est venue en tête, Ronde de Nuit s'est effondrée.

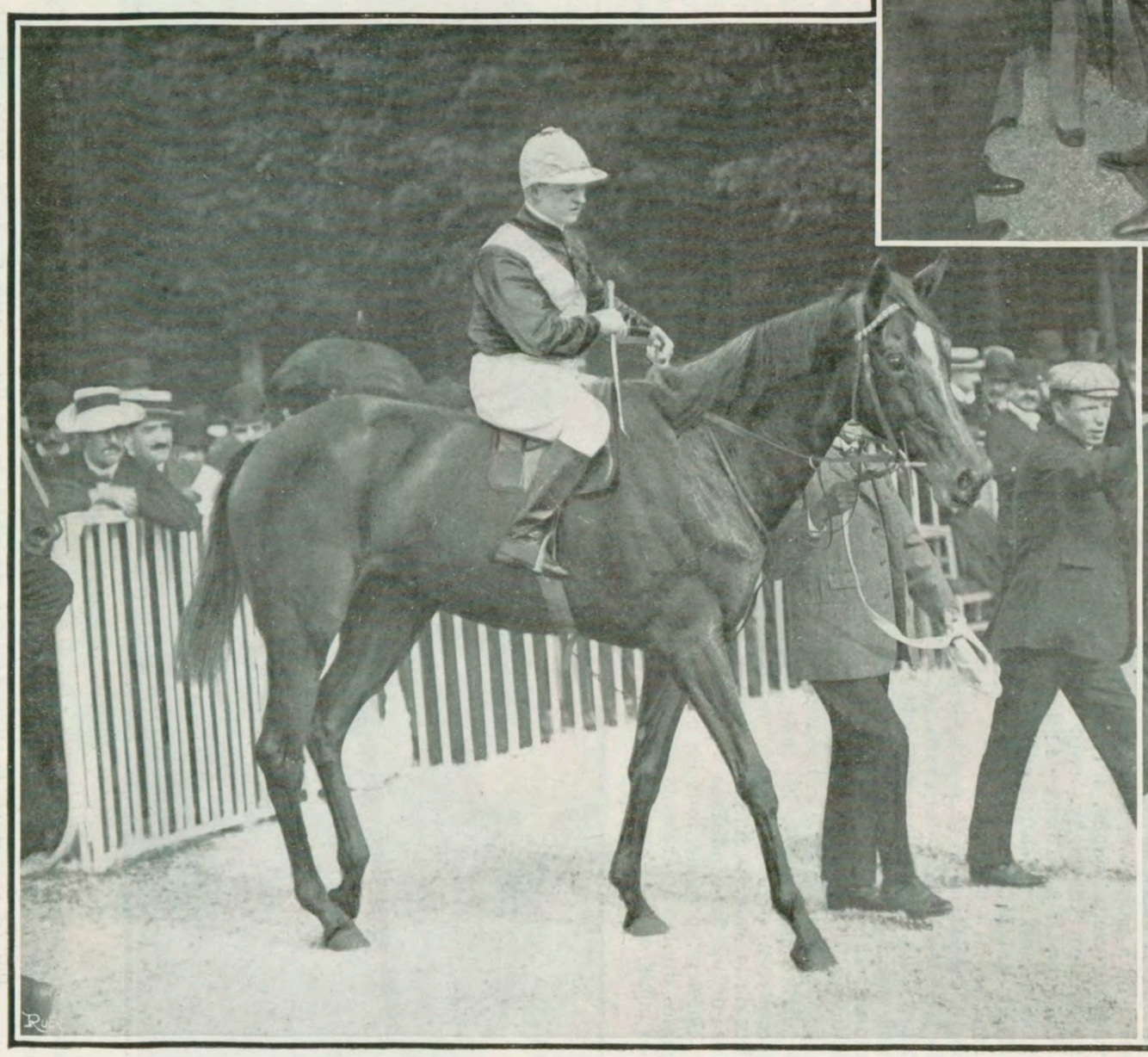
Que doit-on penser de cette performance ? Si, après le premier mouvement de stupeur dissipé, on l'étudie attentivement, on doit reconnaître qu'elle offre toutes les apparences de la régularité ; Ronde de Nuit se retrouve devant toutes les pouliches qu'elle a précédées auparavant : La Duporterie, Azalée, Mademoiselle Bon, Dorna, Gyrsa ou Rose de Flandre. Elle se place cinquième derrière Union, qui l'avait déjà battue, et derrière trois autres concurrentes avec lesquelles, au contraire, elle ne s'était jamais mesurée.

D'un autre côté, si l'on s'en rapporte aux indications du chronomètre, la course du Prix de Diane a été particulièrement sévère; les 2.100 mètres ont été couverts sur le pied de 1 m. 4 s. le kilomètre. Or, lors de ses deux dernières victoires, Ronde de Nuit avait couru les 1.600 mètres de la Poule d'Essai sur le pied de 1 m. 4 s. 3/5 le kilomètre et les 2.200 mètres du Prix La Rochette sur le pied de 1 m. 5 s. 1/5 le kilomètre, tandis qu'Union avait couvert les 2.200 mètres du Prix Miss Gladiator sur le pied de 1 m. 4 s. 2/5 le kilomètre.

Il n'y a qu'une course difficile à admettre après ce résultat du Prix de Diane; c'est celle de Loris dans la dernière épreuve disputée le même jour, le Prix de Royaumont. Par les lignes de Philosophy et de Valdivia, Loris n'avait pas à s'étendre pour remporter un modeste succès, qui semblait acquis d'avance. Or, elle n'a pu mieux faire que de finir troisième, derrière deux médiocrités, La Chandeleur et Circé.

Par sa victoire, Union a posé nettement sa candidature au Grand Prix; il n'y aurait d'ailleurs rien d'étonnant à ce qu'elle y suivît les traces de son père Ajax et de sa mère Andrée. Certes, on peut dire qu'elle n'a pas triomphé de beaucoup; mais, sa performance vaut surtout par le style dans lequel elle a été accomplie. Union se comporte en bête froide, mais excessivement courageuse, qui ne donne que tout juste ce qu'il faut pour s'assurer l'avantage définitif. Elle suit tous les trains et s'accommode parfaitement d'une course sévère; c'est là la principale qualité requise pour jouer un rôle dans les grandes épreuves.

RENÉ RIONDET.



Union,

Par Ajax et Andrée, à M. Edmond Blanc, a confirmé ses victoires du Prix Greffulhe et du Prix Miss Gladiator, en remportant le Prix de Diane.

Philosophy,

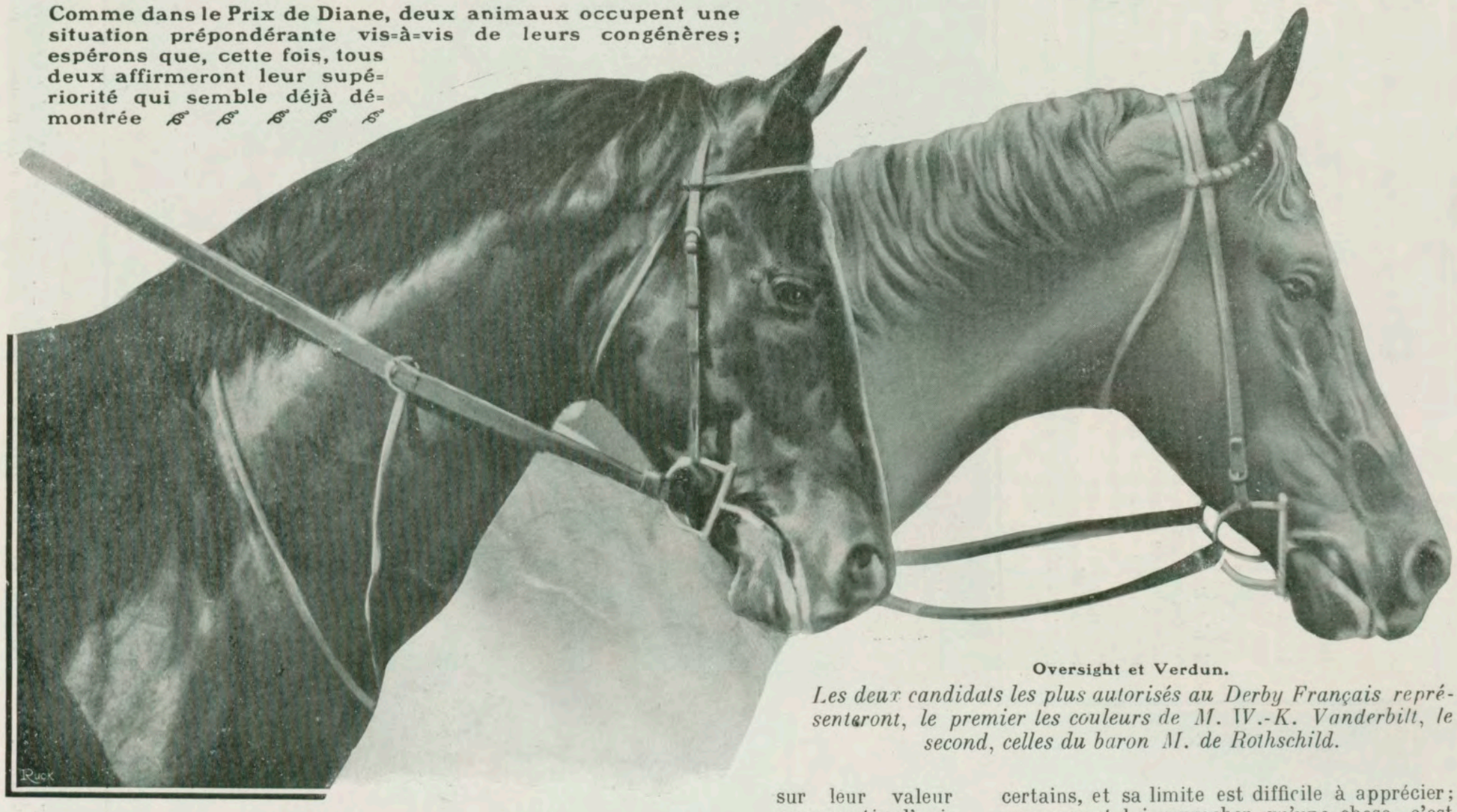
Par Bay Ronald et Literature, à M. Th. Lallouet, est une excellente pouliche dont la qualité est souvent paralysée par la mauvaise volonté.

M. Edmond Blanc

A vu ses couleurs triompher pour la quatrième fois dans le Derby des pouliches.

LES CANDIDATS DU DERBY FRANÇAIS

Comme dans le Prix de Diane, deux animaux occupent une situation prépondérante vis-à-vis de leurs congénères; espérons que, cette fois, tous deux affirmeront leur supériorité qui semble déjà démontrée



Oversight et Verdun.

Les deux candidats les plus autorisés au Derby Français représenteront, le premier les couleurs de M. W.-K. Vanderbilt, le second, celles du baron M. de Rothschild.

Si nous ne savions déjà de longue date combien il faut se méfier des courses qui semblent courues d'avance, l'expérience du Prix de Diane nous aurait donné un sérieux avertissement; en tout cas, elle est venue bien à point pour nous rafraîchir la mémoire. Mais quelle douche, si l'encoiure, au lieu d'être contre Philosophy, avait été en sa faveur! Un outsider à 65 contre 1! Fort à propos, Union a sauvé la situation, et seule Ronde de Nuit, qui devait être sa principale rivale, a démérité.

Cette courte digression n'est pas superflue avant de discuter les chances des candidats au Prix du Jockey Club. Elle m'inspire même une telle prudence que, n'osant pas apporter seules mes faibles lumières, je m'abriterai derrière une autorité beaucoup plus compétente que je ne puis l'être, je veux parler du handicapeur de la Société d'Encouragement. En effet, la semaine dernière, a paru la publication des poids du Prix de la Pelouse, handicap libre de 3.000 mètres; de par les conditions de qualification de l'épreuve, presque tous les concurrents probables du Derby français se sont vu attribuer un poids, si bien que nous possédons sur leur valeur comparative l'opinion d'une personne autorisée, dont le travail va pouvoir nous être d'un grand secours.

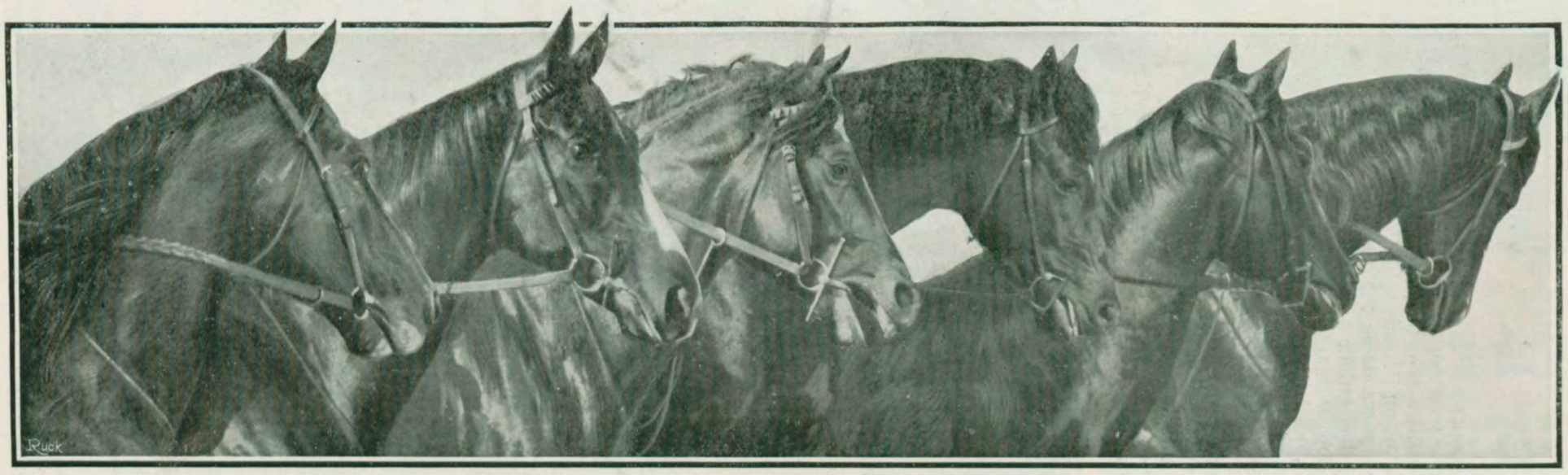
Voici donc l'échelle établie entre ces candidats possibles : Oversight, 60 kilos; Verdun, 58 kilos; Negofol, 57 kil. ½; Ossian, 55 kil. ½; Mehari, 55 kilos; Union, 54 kilos; Aveu, 53 kil. ½; Roi de l'Air et Repasseur, 52 kil. ½; Darwin et Italus, 52 kilos; Hertré, 51 kil. ½; Jacobi, 51 kilos; Clérambault, 50 kil. ½; Rebelle, 50 kilos; Vieux Rouen, 49 kil. ½; et Alexis, 48 kil. ½.

Ainsi c'est Oversight qui est jugé le meilleur; certes aucun autre concurrent ne peut présenter un ensemble de titres aussi concluants: au mois de mars il a remporté dans un style impressionnant le Prix Delâtre et le Prix Lagrange, précédant chaque fois Verdun; après une absence d'un mois et demi, il a fait sa rentrée dans la Poule des Poulains, échouant contre Verdun et Italus; mais il avait comme excuse la légère épidémie qui venait de sévir sur son écurie. Depuis, il a repris le cours de ses succès, remportant successivement le Prix Daru, le Prix La Rochette et le Prix Lupin, devançant tous les poulains qui seront sans doute ses rivaux à Chantilly. Ses progrès sont certains, et sa limite est difficile à apprécier; on ne peut lui reprocher qu'une chose, c'est d'avoir trop couru en un laps de temps bien court.

Verdun sera son principal adversaire, bien qu'il ait été deux fois battu par lui au début de l'année; c'est que, depuis lors, sa forme a passé par une sage progression: il a remporté le Prix Eugène Adam devant Biniou et le Biennal, puis il a pris sa revanche, peut-être sujette à caution, sur Oversight dans la Poule des Poulains.

Ces deux grands rôles ont leurs doublures respectives, Negofol et Ossian, qui m'inspirent beaucoup moins de confiance qu'au handicapeur. Viennent ensuite les comparses dont la chance est problématique puisqu'ils ont presque tous été battus, soit par Oversight, soit par Verdun. Le seul pour lequel je ferais des réserves est Alexis, qui a peu couru et qu'on connaît mal; il vient de battre Rose Noble sur son terrain favori, couvrant les 2.000 mètres dans le temps magnifique de 2 m. 6 s.; et tout porte à croire qu'il tiendra la distance. Roi de l'Air et Repasseur n'ont pas fourni leur mesure exacte: mais il semble cependant que leur réputation est un peu surfaite.

BOÏARD.

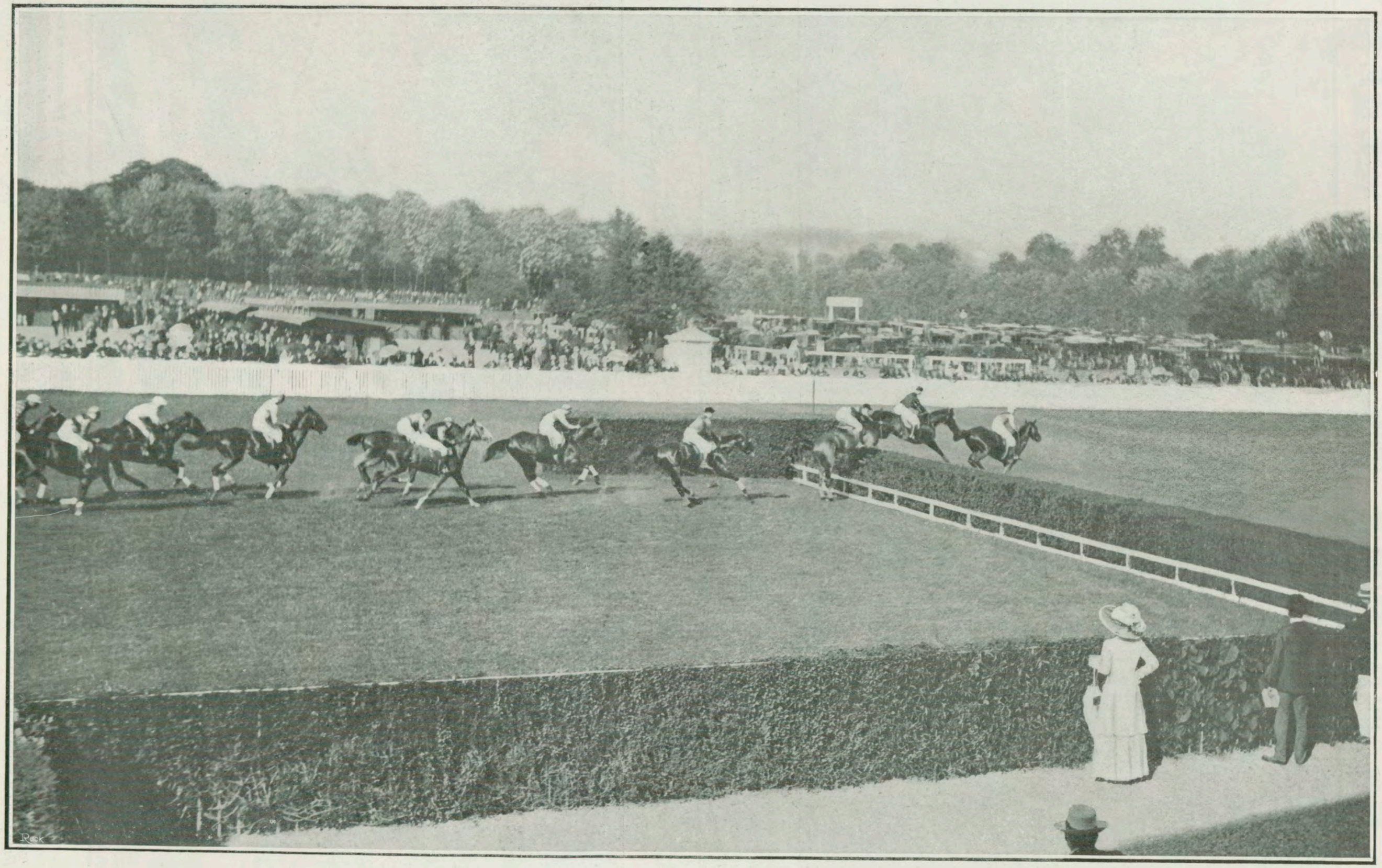


Les principaux concurrents du Derby.

De gauche à droite : Mehari, par Ajax et Lucie, à M. Edmond Blanc; Italus, par Winkfield's Pride et Italie, au vicomte d'Harcourt; Fils du Vent, par Flying Fox et Airs and Graces, à M. Edmond Blanc; Negofol, par Childwick et Nebrouze, à M. W.-K. Vanderbilt; Ossian, par Le Sagittaire et Gretna Green, au baron M. de Rothschild, et Aveu, par Simonian et Alliance, à M. A. Aumont.

La Vie au Grand Air

LE STEEPLE ANNUEL D'ENGHIEN



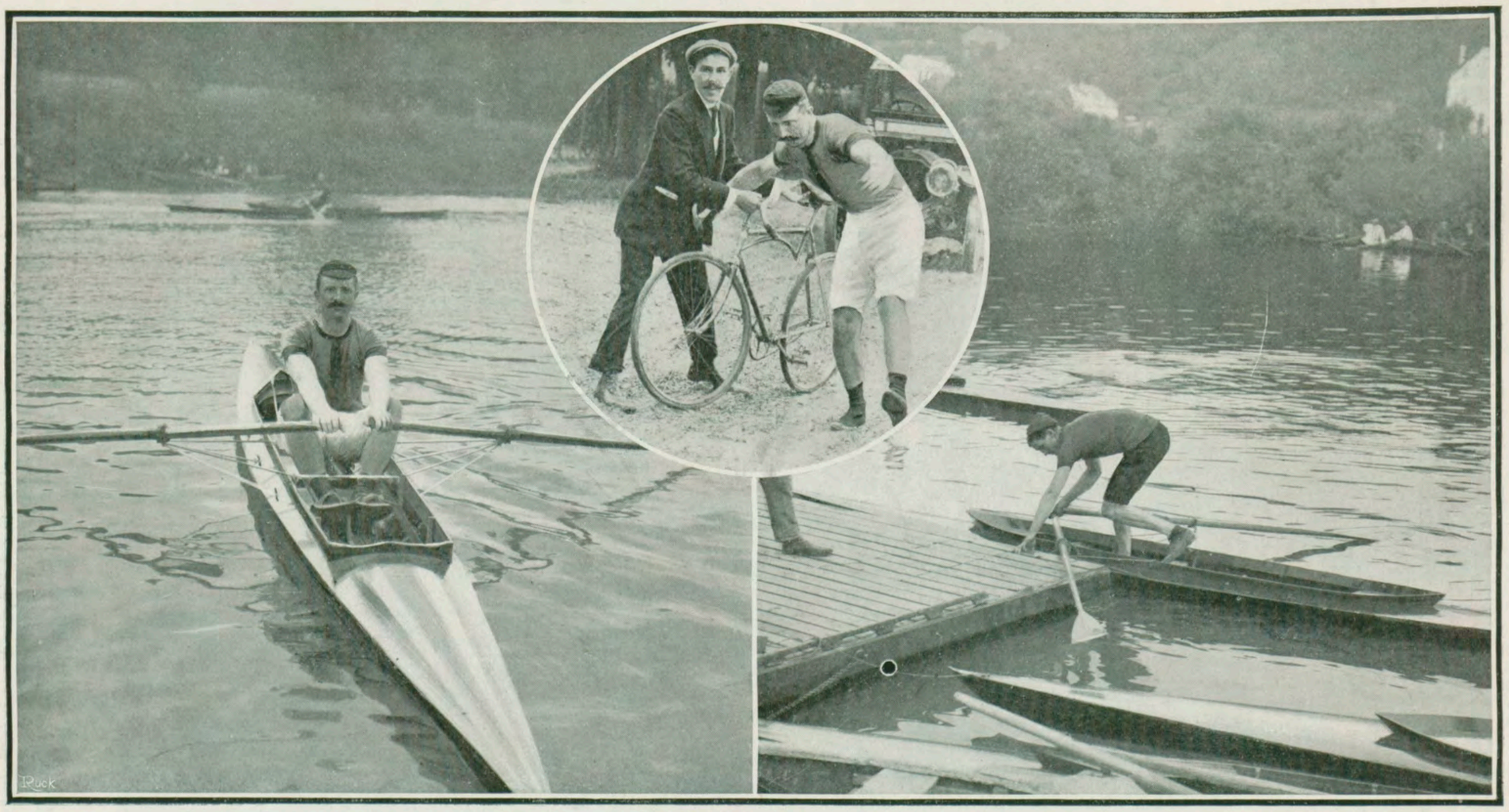
LE SAUT DE LA HAIE DES TRIBUNES

La grande épreuve annuelle d'Enghien n'a pas été, comme il arrive souvent, la répétition du Grand Steeple. Les candidats éventuels, Journaliste, Rosita III et peut-être Jumelle n'ont pas figuré à l'arrivée. L'outsider Falsacappa, au baron de Langlade (A. Benson), a gagné assez facilement devant Nansouck et Antinoüs. Le grand favori, Cappiello, n'a pu mieux faire que de finir quatrième. On voit sur notre photographie, de droite à gauche, Jumelle, Saint-Léonard, Nansouck, Rouvrou, Cappiello, Le Saulay, Falsacappa, Rosita III, Antinoüs, Journaliste, Flamette.

LE GRAND PRIX DE PARIS PÉDESTRE

Sur le Stade de Colombes, dimanche, était donnée une réunion pédestre professionnelle. — 1. Roberts (à la corde) bat le record français professionnel des 200 mètres, en 24 secondes. — 2. Figour, parti scratch, gagne le 100 mètres handicap en 11 s 1/5. — 3. Dubédat bat le record français professionnel du kilomètre, appartenant à Bouchoux, en 2 m. 40 s. — 4. Figour, a battu de 2/5 le record français des 150 mètres, en 16 s. 3/5, appartenant à Lesieur. — 5. Millot (à la corde) a gagné le Grand Prix de Paris, une heure, couvrant 17 kil. 675.

LA COURSE DES TROIS SPORTS



Le gagnant Delaplane.

La Course des Trois Sports, dite du Tour de Marne, organisée par les Sports *pour la cinquième fois est revenue à Delaplane.*

Delaplane descend de machine.

Le parcours comprend 5 kilomètres à bicyclette, 3 kil. 500 à pied et 4 kilomètres en canoe.

Le second, Plé, monte en canoe.

Le gagnant de l'an dernier, Plé, s'est classé second, menaçant Delaplane dans les trois épreuves. Meyer était troisième.

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*, Paris. H.-L. Motti. *Le Gérant :* Camille LECESTRE.